

[1972 மார்ச் 28]

திரு. ஏ. சுவாமிதாஸ் : தலைவர் அவர்களே, நெடுந்தூர விரைவு வண்டிகளில் வசதியான இருக்கைகள் பொருத்தி பிரயாணிகளுக்கு வசதிகள் செய்துகொடுக்க வேண்டுமென்பது குறித்து விவாதிக்க--

“நிதிக் கோரிக்கை எண் 30—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் என்ற தலைப்பின்கீழ் ஒதுக்கப்படுகிற ரூ. 10,46,10,200-ல் ரூ. 100 குறைக்கவேண்டும்” என்ற வெட்டுத் தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.

(இ) நிதிக் கோரிக்கை எண் 43—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்களுக்கான மூலதனச்செலவு.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, ஆளுநர் அவர்களின் பரிவுரையின்மேல் கீழ்க்கண்ட தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன் :—

“நிதிக் கோரிக்கை எண் 43—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்களுக்கான மூலதனச்செலவு என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 2,26,61,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்”

DR. H. V. HANDE : Sir, I move the following cut motion to discuss policy—

‘That the allotment of Rs. 2,26,61,000 under Demand No. 43—Capital Outlay on Road Transport Schemes, be reduced by Rs. 100.’

THIRU J. JAMES : Sir, I move the following cut motion to discuss policy—

‘That the allotment of Rs. 2,26,61,000 unde Demand No. 43—Capital Outlay on Road Transport Schemes, be reduced by Rs. 100.’

THIRU K. T. K. THANGAMANI : Sir, I move the following cut motion to discuss about “Bus a day scheme” in Madras Workshop which results in defective fittings and the need for 1½ day scheme—

‘That the allotment of Rs. 2,26,61,000 under Demand No. 43—Capital Outlay on Road Transport Schemes, be reduced by Rs. 100.’



1972 டிசம்பர் 28]

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர்களுக்கு நான் ஏற்கனவே அச்சிட்டு அளித்துள்ள எனது உரையை\* இப் பேரவையில் நிகழ்த்திய உரையாக ஏற்றுக்கொண்டு விவாதத்தை தொடங்கி வைக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திரு. என். கே. பழனிசாமி : கனம் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த சென்னை நகரிலே பஸ் போக்குவரத்து நெருக்கடி மிகவும் கடுமையாக இருக்கிறது. காரணம் என்னவென்று சொன்னால் பெருவாரியாக வாடகைக்குப் பயந்து சென்னைக்கு வெளியிலே உள்ளவர்கள் தினமும் சென்னைக்கு வந்துபோக வேண்டிய நிலைமையில் 10 மணிக்கு ஆபீஸ் என்றால் காலைலே 7 மணிக்கே விட்டைவிட்டுப் புறப்படவேண்டியிருக்கிறது. ஆபீஸுக்கு வருவதிலேயே இரண்டு மணி நேரம் ஆகிவிடுகிறது. அதேபோல் 5 மணிக்கு ஆபீஸ் விட்டால் விட்டுக்குப் போய்ச்சேர 9 மணி ஆகும். இப்படி 6 மணிநேரம்தான் வேலையென்றாலும்கூட 10, 12 மணிநேரம் வரை ஆகிவிடுகிறது. போக்குவரத்து அதிக இடைஞ்சலாக இருக்கிறது.

சென்னை நகரத்தைச் சுற்றிலும் 60 சதவிகிதம் தொழில் அபிவிருத்தி ஏற்பட்டிருக்கிறது. சென்னையிலேதான் அதிகமாக சர்க்கார் ஆபீஸ்களும் இருக்கின்றன. இதைத்தவிர வெளியூர்களிலிருந்து சென்னைக்குவருகிற ஜனங்கள் வேறு. சாதாரணமாகவே நெருக்கடி இருக்கக்கூடிய நிலைமையிலே பீக் ஹவரிலே நெருக்கடி எந்த அளவுக்கு இருக்கும் என்பதைப் பார்க்கவேண்டும்.

அதிகப்படியாக பஸ்கள் விட வேண்டுமானால் லேலண்ட் பஸ்கள் வேண்டுமானால் சேஸிஸ் கிடைக்கவில்லை என்று சொல்வார்கள். லேலண்ட் பஸ்கள் கிடைக்கவில்லை என்றால் வேறு கம்பெனிகளிலிருந்து பஸ்களை வாங்குவதற்குச் சர்க்கார் நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். நெருக்கடியைக் குறைக்கவேண்டும். ஒரு மணி நேரம் அரை மணி நேரம் என்று பீக் ஹவரிலே பஸ் நின்று விடுகிறது. பீக் ஹவரிலே பஸ் நிற்காமல் வரக்கூடிய நிலைமையைச் சர்க்கார் செய்ய வேண்டும். ஒவ்வொரு பஸ் ஒரு மணி நேரம் கழித்துத் தான் வருகிறது. பல பஸ்கள் ரோடுகளிலேயே நின்றுவிடுகின்றன.

538-548-ம் பக்கங்களில் இணைப்பு 3-ஆக அச்சிடப்பட்டுள்ளது.

[1972 மார்ச் 28]

[திரு. என். கே. பழனிசாமி]

சில பஸ்களிலே செல்ப் ஸ்டார்ட்டர் சரியாகக் கிடையாது, தள்ளித் தான் ஸ்டார்ட் செய்ய வேண்டும். பல்லவா ! நள்ளவா !! என்றுதான் ஜனங்கள் சொல்கிறார்கள். ஒவ்வொரு டெர்மினஸிலும் அரை மணி நேரத்திற்கு மேலே பஸ் நிற்கிறது. செல்ப் ஸ்டார்ட்டர் சரியாக இல்லாததால் தள்ளி ஸ்டார்ட் செய்வதால் அந்த டெர்மினஸிலே நிற்கும்பொழுது எல்லாம் எஞ்சின் ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது. இதனால் சர்க்காருக்கு ஏகப்பட்ட நஷ்டம் ஏற்படுகிறது.

ரிப்பேர் ஏற்பட்டால் உடனடியாக ரிப்பேர் செய்யாமல் இருப்பதால் அது அதிகமாகி பெரிய செலவிலே கொண்டுபோய் விடுகிறது. எனவே, ரிப்பேர்களை உடனுக்குடன் செய்யவேண்டும். ஸ்டான்டிங் பாஸஞ்சர்ஸ் பஸ்களில் அனுமதிக்கப்படுவதால் அதிகமாக வசூல் ஆகலாம். இருந்தாலும் நாளடைவில் அதனுடைய எஞ்சின் வீக் ஆகி பாகங்கள் எல்லாம் தேய்ந்து சர்க்காருக்கு அதிகமான நஷ்டம்தான் ஏற்படும். எனவே, அதைப்பற்றி கவனிக்க வேண்டும்.

எத்தனை பஸ்களுக்கு எத்தனை தொழிலாளர்கள் என்பது கணக்குக் கிடையாது. தஞ்சையிலே ராமன் அன்ட் ராமன் கம்பெனியிலிருந்து பஸ்களை எடுத்தார்கள். அந்த நிறுவனத்திலே 33-1/3 சதவீதம் ஏற்கெனவே ஆட்குறைப்பு. இப்பொழுது அவர்களை எடுத்துக்கொண்டு அதிலே 55 சதவிகிதம் நீக்கி விட்டார்கள். தொழிலாளர்கள் பூராவும் இப்பொழுது டெம்பரரி யாக இருக்கிறார்கள். அவர்கள் தினக்கூலிதான், ஸ்கில்லி ஓர்க்கர்ஸ் ரொம்பக் குறைவாக இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு அதிகமாகச் சம்பளம் கொடுத்து பர்மனன்ஸி கொடுத்தால்தான் அக்கறையாக ரிப்பேர்களைக் கவனிப்பார்கள். டெம்பரரி ஓர்க்கர்ஸ் அன் ஸ்கில்லி ஓர்க்கர்ஸ் அதிகமாக இருக்கிறார்கள், அதனால் அதிகமாக ரிப்பேர் ஆகிவிட்டு நாளடைவில் பஸ்கள் ஓடுவதில்லை.

பஸ்களை எடுத்துக்கொண்டால் 6 மணி நேரம் பஸ்கள் ஓடினால் 17, 18 மணி நேரம் ரெஸ்ட் கொடுக்கிறார்கள். மனிதனுக்குக் கொடுக்கிற ரெஸ்ட் 6 மணி நேரம். பஸ்களுக்கு அவ்வளவுகூட வேண்டியதில்லை. இரண்டு மணி நேரம் என்ற அளவுக்கு நிறுத்தினால் அந்தச் சூடு ஆறிய பிறகு மீண்டும் ஓட்டலாம்.



1972 மார்ச் 28]

[திரு. என். கே. பழனிசாமி]

அம்மாதிரிச் செய்து பீக் ஹவரிலே அதிகமான பஸ்களை ஓடச் செய்து நெருக்கடியைக் குறைக்கலாம்.

சர்க்காரிடமிருந்து பஸ்களை வாங்கிக்கொண்டுபோய் கோவையிலே இருக்கின்ற முதலாளிகள் நல்ல முறையிலே ஓட்டிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். எஞ்சின் நல்ல முறையிலே இருக்கும்பொழுதே ஏலம் விடப்படுகிறதா? எஞ்சின் என்றால் அது எவ்வளவு ஓட வேண்டும், எவ்வளவு மணி நேரம் எஞ்சின் ஓடினால் ஏலம் விடலாம் என்று இருக்கிறதா? டிரைவர்களுக்கு அதிகமான சம்பளம் கொடுத்து அவர்களிடம் வண்டியைக் கொடுத்தால் அவர்கள் நல்ல முறையிலே அதைக் கவனிக்க முடியும். தனிப்பட்ட ஆட்கள் இங்கேயிருந்து வாங்கி ஓட்டுவதைவிட சர்க்காரே ஏன் அப்படி செய்யக் கூடாது என்று கேட்க விரும்புகிறேன்.

அது மட்டுமல்ல, நான்கு கார்ப்பரேஷன்களை ஏற்படுத்தியிருக்கிறார்கள். ஆந்திராவை எடுத்துக்கொண்டாலும், டெல்லியிலே எடுத்துக்கொண்டாலும் ஒரே கார்ப்பரேஷன்தான் இருக்கிறது. நான்கு கார்ப்பரேஷன்கள் இருப்பதால் நிர்வாகச் செலவு அதிகமாகும். அந்தக் கார்ப்பரேஷனில் கூட எந்த முதலாளியிடமிருந்ததோ அதே முதலாளிதான் போடப்பட்டிருக்கிறார். அங்கு அந்த முதலாளியே நடத்தவில்லை, மாணேஜர்கள்தான் நடத்தினார்கள். எனவே, பஸ் முதலாளிகளுக்குப் பதிலாக மேனேஜர்களையும் ஆலோசனைக் கமிட்டியில் போட்டால் நல்ல ஆலோசனைகளைப் பெறமுடியும்.

அடுத்தபடியாக, ஓர்க்கார்வை அட்வைசரி கமிட்டியில் போட்டால் மட்டும் போதாது. நிர்வாகக் கமிட்டியிலும் ஓர்க்கர்களைப்போட்டு, ரிப்போர் எப்படிச் சீக்கிரமாகச் செய்வது திறமையாக எப்படிச் செய்வது என்பதற்கு ஆலோசனைக் கேட்டுக் கொள்ள வேண்டும்.

அத்துடன் எந்தக் கட்சியிலும் சாராத போக்குவரத்தில் அக்கறைகொண்ட பொது ஜனங்களைக் கமிட்டியில் போடுவதால் சரியான முறையில் கொண்டுவருவதற்கு முடியும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

[திரு. என். கே. பழனிசாமி]

[1972 மார்ச் 28]

ஐம்பத்துக்கு மேற்பட்ட பஸ்கள் இருப்பவர்களிடமிருந்து தான் எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறோம். ஐந்து பஸ் இருந்தால் வயபிள் யூனிட்தான். எனவே, பத்து பஸ்களுக்கு மேல் இருந்தாலே எடுத்து ஓட்டுவது நல்லது. இப்பொழுது ஆயிரம் பஸ்கள் இருக்கிறது என்றால் இன்னும் அதிகப்படியான பஸ்களை எடுத்துக்கொண்டால் லாபகரமாகத் தொழிலைச் செய்ய முடியும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

நாம் இவ்வளவு அதிகமாகப் பஸ்களை வைத்துக்கொண்டிருந்தாலும் ஓர்க்ஷாப்புகள் மோசமாக இருக்கின்றன. எந்த சாதாரண சாமான் வேண்டுமென்றாலும் ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் கிடையாது. அதனால் மாதக் கணக்கில் பஸ் ஓடாமல் இருக்கிறது. திருச்சியில் இருக்கும் டிரான்ஸ்போர்ட் பூராவும் வெளி ஓர்க்ஷாப்புகளில்தான் வேலை செய்கிறார்கள். இவ்வளவு நிறைய பணம் இருக்கும்பொழுது நல்ல ஓர்க்ஷாப்புகளை அமைக்க முடியும். அப்படியிருக்கும்பொழுது ஏன் வெளியில் செய்ய வேண்டும் என்பதைக் கேட்க விரும்புகிறேன்.

(திரு. செ. கந்தப்பன் தலைமை.)

அதுமட்டுமல்லாமல், பாடி பில்லிங் தயார் செய்வதற்கான எஞ்ஜினியர்களை நாமே ஏன் தயார் செய்யக்கூடாது? சிலவற்றை வெளிநாட்டிலிருந்து இறக்குமதி செய்து பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட்டுக்கு வேண்டிய அனைத்தையும் நாமே தயார் செய்ய வேண்டும் அப்படித் தயார் செய்வதை மத்திய சர்க்கார் தடுத்ததா? ஏன் இம்மாதிரித் திட்டம் போடக்கூடாது?

அதுமட்டுமல்லாமல், தொழிலாளர்களுக்கு ஏற்கனவே வேஜ் போர்ட் தீர்ப்பு கொடுத்திருக்கிறது. அதைச் சர்க்கார் அமல் செய்யாததன் காரணமாகப் பாக்கியிருக்கும் தனிப்பட்ட முதலாளிகள் அமலாக்க மறுக்கிறார்கள். ஆகவே, உடனடியாக சர்க்கார் கவனித்து வேஜ் போர்ட் தீர்ப்பை அமல் செய்ய வேண்டும்.

அடுத்து, ஒரே ரூட்டில் பிரைவேட் வண்டியும் ஓடுகிறது, சர்க்கார் வண்டியும் ஓடுகிறது. பிரைவேட்டாக ஓடும் வண்டிகளின் டிரைவர்களுக்கு முதலாளிகள் போனஸ் கொடுக்கிறார்கள். ஆனால்



[திரு. என். கே. பழனிசாமி]

1972 மார்ச் 28]

அதே ரூட்டில் ஓட்டும் சாதாரண சர்க்கார் டிரைவர்களுக்கு ஒன்றுமில்லை. ஆகவே சர்க்கார் மனமுவந்து குறைத்தபட்ச போனஸ் என்று ஓரளவாவது கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். வணக்கம்.

\* திரு. என். கிட்டப்பா : தலைவரவர்களே, 1972-73-ஆம் ஆண்டுக்கான போக்குவரத்துத் துறை மானியக்கோரிக்கையினை ஆதரித்துச் சில வார்த்தைகளைச் சொல்லக் கடமைப்படுகிறேன்.

1947-ஆம் ஆண்டு மார்ச் திங்கள் சென்னை மாநகராட்சிப் பகுதியில் ஓடிக்கொண்டிருந்த பஸ்களையெல்லாம் அன்றைய காங்கிரஸ் ஆட்சி நாட்டுடைமை ஆக்கியது என்றாலும் 1967-க்குப் பின்னால் பேரறிஞர் அண்ணா அவர்கள் இந்தத் தமிழ்நாட்டினுடைய முதலமைச்சர் பொறுப்பை ஏற்றுக்கொண்ட பிறகுதான் 75, மற்றும் 75 மைல்களுக்கு மேல் உள்ள பஸ் தடங்களை நாட்டுடைமையாக்கினார்கள். அதைப்போலவே இப்பொழுது நமது கலைஞர் அவர்களின் ஆட்சியில் 50-க்கு மேற்பட்ட பஸ்களை வைத்திருக்கும் கம்பெனிகள் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டிருப்பது என்பதிலெல்லாம் என்னைப் போன்றவர்கள் நிச்சயமாக மகிழ்ச்சியடையக் கடமைப்பட்டிருக்கிறார்கள்.

அதிலும் குறிப்பாக நான் சார்ந்திருக்கின்ற தஞ்சை மாவட்டத்தில் ராமன் அண்ட் ராமன், ராமவிலாஸ் போன்ற பஸ் கம்பெனிகள் நாட்டுடைமையாக ஆக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அதைப்போலவே வெளியே ஏ.பி.டி. பஸ் நிறுவனம், டி.வி.எஸ். நிறுவனம் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டிருக்கின்றன.

மிகவும் குறிப்பாக தஞ்சை மாவட்டத்தில் சக்தி விலாஸ் பஸ் கம்பெனி இன்னும் தகராறில் இருந்து மீட்கப்படாமல் சோழா போக்குவரத்து சரிவர செயற்படாமல் இருக்கிறது. நான் இந்த நேரத்தில் மிகப்பணிவன்போடு கவலப்பட்ட விரும்பு எதெல்லாம், அந்த சக்தி விலாஸ் பஸ் கம்பெனியிலே பணியாற்றிய தொழிலாளர்கள் நூற்றுக்கணக்கானவர்கள் பல மாதகாலமாக நிறுவனத்திலிருந்து சம்பளப் பாக்கிகள் முதலியவைகள் கொடுக்கப்படாமல், தங்களது தட்டுமுட்டுச் சாமான்களை அடகு

[திரு என். கிட்டப்பா]

[1972 மார்ச் 28]

வைத்து சாப்பாட்டிற்கே லாட்டரி அடிக்கும் நிலையில் இன்றையதினம் ஆலாய்ப் பறந்துகொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதைச் சுட்டிக் காட்டி அவர்களுக்கு வேண்டிய வழிவகைகளைச் செய்துதர வேண்டுமென்று அரசினரை மிகவும் தாழ்மையுடன் நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதைப்போலவே இன்றையதினம் பண்டைய தமிழ் மன்னர்களின் பெயர்களால் சேர, சோழ, பாண்டிய, 'பல்லவா' என்ற பெயர்களில் பஸ் போக்குவரத்துக்களை நமது தமிழக அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களை உருவாக்கியிருப்பதிலேயிருந்து தமிழகத்திலேயுள்ள தமிழ் நெஞ்சங்கள் இந்த அரசை நிச்சயமாகப் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கின்றன.

சிதம்பரம், தர்மபுரி, மேட்டூர் பகுதிகளில் துணைப் பணிமனைகளை உருவாக்குவதற்கு நமது அரசு குறிப்பாக போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சரவர்கள் மேற்கொண்டிருக்கும் நல்ல திட்டங்களை நான் வரவேற்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதேநேரத்தில் என்னுடைய மனக்குறை ஒன்றினையும் மாண்புமிகு அமைச்சரவர்களிடத்தில் தாழ்மையுடன் குறிப்பிட்டுக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். மாயவரத்தில் நின்று கொண்டிருந்த பஸ்ஸை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களது மாவட்டத்தைச் சேர்ந்த சிதம்பரத்திற்குக் கொண்டுபோக நடவடிக்கைகள் எடுக்கிறார்கள் என்று கேள்விப்பட்டேன். நேரடியாகக் கேட்ட பொழுது இல்லை என்று அறிவித்தார்கள். எனவே தயவு செய்து அந்த துணைப் பணிமனையை எங்கள் பகுதியில் அமைக்க வேண்டுமென்று எங்கள் தஞ்சை மாவட்டத்தின் அண்டைய மாவட்ட அமைச்சர் என்ற முறையில் அவர்கள் உதவி செய்ய வேண்டுமென்று தாழ்மையுடன் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து இயல் ஊர்தி சென்னையில் மத்திய நிலையத்துடன் தொடர்புகொண்டு இயங்குவதாக அறிவிக்கப்பட்டிருக்கிறது. மாயூரம் அல்லது நாகையிலிருந்து சென்னைக்கு வரும்பொழுது சிலநேரங்களில் சர்க்கார் பேருந்துகள் நின்று கொண்டிருப்பதைப் பார்க்கிறோம். அப்படி நிற்கும் பஸ்களுக்கு, ப்ரேக் டவுன் ஆகும் பஸ்களுக்கு துணைபுரியும் வகையில் முக்கியமான ரூட்டுகளில்



1972 மார்ச் 28] [திரு. என். கிட்டப்பா]

இந்த இயல் ஊர்திகளை அமைக்க போக்குவரத்துத்துறை நடவடிக்கை மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மிக முக்கியமான இந்த நேரத்தில் என்னுடைய மனமுவந்த பாராட்டுக்களை நமது போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சரவர்களுக்குத் தெரிவிக்கின்ற நேரத்தில் ஆம்னி பஸ்களை ஓடுக்கியதற்கும் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். ஆம்னி பஸ்கள் அவ்வளவு அதிகமாக ஓடிக்கொண்டு ரெகுலர் சர்வீஸ்களைப்போல் ஓடிக்கொண்டிருந்த அவற்றையெல்லாம் குறைத்து அந்த ஆம்னிபஸ்களே இன்று இல்லாத அளவிற்கு அல்லது மிகக்குறைவாக ஓடுகின்ற அளவிற்கான வழிவகைகளை நமது அமைச்சரவர்களின் நடவடிக்கைகள் போக்குவரத்துத் துறையின் மூலம் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருக்கின்றது. அப்படி ஆம்னிபஸ்கள் என்ற பெயரால் ரெகுலர் பஸ்கள் இன்னும் ஒன்றிரண்டு ஓடுவதையும் தடுக்க நடவடிக்கையெடுத்து அவைகளை நிறைவேற்றித் தரவேண்டுமென்று நான் கேட்டுக்கொண்டு இறுதியாக, என்னுடைய தொகுதியைப்பற்றி கேள்விநேரத்தின் பொழுது கேட்பதற்கு வாய்ப்பில்லாமல் போன காரணத்தினால் அந்தக் கேள்வியிலே நான் கேட்டுக்கொண்டதைப்போல, மாயூரத்திலிருந்து வைத்திஸ்வரன் கோயிலுக்கு 12 மைல் தூரம்தான் இருக்கும். இந்த 12 மைல் தூரமுள்ள ரூட்டில் பட்டவர்த்தி வழியாகச் செல்லுகின்ற பஸ் என்ன காரணத்தாலோ அண்மையில் நிறுத்தப்பட்டுவிட்டது. மாயவரத்திலிருந்து பட்டவர்த்தி வழியாக வைத்திஸ்வரன் கோயிலுக்குச் செல்ல வேண்டுமானால் அந்த 12 மைல் தூரத்திற்குள் இரண்டுமுறை இறங்கி ஏற வேண்டியதாக இருக்கிறது. எனவே அமைச்சரவர்கள் என்விடத்திலே கலந்து பேசிக்கொண்டிருந்தபொழுது சொன்னதைப்போல அந்த மாயூரத்திலிருந்து பட்டவர்த்தி, வைத்திஸ்வரன் கோயில் வழியாக புங்கனூர் வரையிலே அந்த பஸ்ஸை விடுவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்னொன்று இறுதியாகக் கூற விரும்புகிறேன். 1968-ம் ஆண்டு என்று நான் கருதுகின்றேன், இந்த மன்றத்தில் குறிப்பிட்டேன், அரசப்பேருந்துகள் தனியார் நடத்தும் உணவுக் கடைகளில்

[திரு. என். கிட்டப்பா] 1972 மார்ச் 12

விரைவுப்பேருந்துகள் குறிப்பாக நிறுத்தப்பட்டு அந்தக்கடைகளுக்கு மிகவும் அதிகமாக வருமானம் கிடைக்கிறது என்பதுமட்டுமல்லாமல், ஆங்காங்குள்ள நகராட்சிகளுக்குச் சொந்தமான பஸ் ஸ்டாண்டுகளிலே நிறுத்தப்பட்டால் நகராட்சிகளுக்கும் அதிக வருவாய் கிடைக்கும். ஏனென்றால் அந்த நகராட்சிகள் அங்கேயுள்ள உணவுக் கடைகளை ஏலம் விடுகின்ற நேரத்தில் உறுதியாக நமது சர்க்கார் பஸ்கள் அங்கே நிற்கும் என்று தெரிந்தால் இன்னும் அதிக வருமானம் கிடைக்கும். அப்படி வருமானம் கிடைக்கின்ற வகையில் நமது உள்ளாட்சித் துறைக்குக் கொஞ்சம் செலவுகூட சிக்கனமாக இருக்கும். கொடுக்கும் கிராண்ட், லோன் போன்றவைகளைக் குறைவாகக் கேட்பார்கள். ஆகவே, தனியார் கட்டிடங்களில், குறிப்பாக தனியார் உணவுக் கடைகளில் அரசினர் பேருந்துகளை நிறுத்தும் பழக்கத்தை மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் நிறுத்துவதற்கு ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொண்டு இந்த மானியக் கோரிக்கையை நான் மனதார ஆதரித்து, மாயூரத்திலிருக்கும் பஸ்களுக்கு நல்ல வாய்ப்புகளை உருவாக்கித் தர வேண்டும், அங்கேயே தங்க வேண்டுமென்று கூறிக் கொண்டு, மாயூரத்திலிருந்து தஞ்சாவூர், புதுக்கோட்டை, திருப்பத்தூர் வழியாக மதுரைக்குச் செல்ல பஸ் ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கூறிக் கொண்டு இந்த மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்து என்னுடைய உரையை முடிக்கிறேன். வணக்கம்.

\* திரு. ஏ. சுவாமிதாஸ் : தலைவர் அவர்களே, அரசு போக்குவரத்து மானியக் கோரிக்கையின் மீது எங்கள் கட்சியின் சார்பில் கொடுத்திருக்கும் வெட்டுத் தீர்மானத்தை ஆதரித்து ஒருசில கருத்துக்கள் கூற முன் வருகிறேன்.

இங்கு கொடுக்கப்பட்ட குறிப்புகளைப் பார்த்தால் இதுகாறும் நஷ்டத்தைத்தான் காட்டியிருக்கிறார்கள். சென்னை அரசு போக்குவரத்துக் கிளையிலே நஷ்டத்தைக் காட்டியிருக்கிறார்கள். அதைப்போல் கன்னியாகுமரியிலும் இதுவரை மிகுதியான லாபத்தைக் காட்டி வந்தது படிப்படியாகக் குறைந்து வருகிறது. வரக்கூடிய ஆண்டில் நஷ்டத்தை எல்லாம் நீக்கி ஓரளவு லாபத்தைக் காட்ட முடியும் என்று குறிப்பிட்டிருப்பதற்காக என்னுடைய மகிழ்ச்சியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.



1972 மார்ச் 28] [திரு. ஏ. சுவாமிதாஸ்]

இருப்பினும் ஒருசில கருத்துக்களை இந்த இலாகாவினருக்குச் சொன்னால் பொருத்தமாக இருக்கு மென்று கருதுகிறேன். 75 மைலுக்கு மேல் நீண்டதூரம் உள்ள வழித் தடங்களை எல்லாம் அரசுடைமையாக்கி விட்டோம் என்று பெருமைப்பட்டுக் கொண்டாலும் இன்னும் ஒருசில இடங்களில் பூரணமாக அரசுமையாக்கப்படவில்லை. ஆரணியிலிருந்து சென்னைக்கு 80 மைல் இருக்கிறது. அதிலே தனியார் வண்டிகள் ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன, கார்த்திகேயன் என்ற பெயரில் ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது.

அண்மையில் நாம் பஸ் கட்டணத்தை மிகுதியாக உயர்த்தி இருக்கிறோம். மொபஸல் வண்டிகளை பொறுத்தவரை குறைந்தது 30 பைசா வசூலிக்கப்படுகிறது. கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தைப் பொறுத்த அளவில் மாவட்டம் பூராவும் சென்னை நகரத்தைப் போல் மக்கள் மிகுதியாக உள்ள பகுதி. இரண்டு பர்லாங்குக்கு ஒரு பஸ் ஸ்டாப் இருக்கும். ஆகவே, குறைந்தது 30 பைசா என்று இருப்பதை 20 பைசா என்று ஆக்க வேண்டும். நியாயமாகப் பார்த்தால் 10 பைசா என்று ஆக்க வேண்டும். இதைப் பற்றி அதிகாரிகளிடத்தில் எவ்வளவோ முறை எடுத்துச் சொல்லியும் அவர்கள் காதில் போட்டுக் கொண்டதாகத் தெரியவில்லை. ஆகவே, குறைந்தது 20 பைசா என்ற அளவுக்குச் செய்தால் பயணிகளுக்கு மிக்க வசதியாக இருக்கும்.

இப்போது 24 கிலோ மீட்டர் வரை 30 பைசா வீதமும் அகற்கு; மேல் அதிகமாகவும் விதிக்கப்படுகிறது. முப்பத்திரண்டு கிலோ மீட்டர் வரை 30 பைசா வீதம் வசூலித்தால் கொஞ்சம் வசதியாக இருக்கும். ஒரு ரூட்டில் குறைந்த கட்டணமாக 30 பைசா கொடுத்தால்தான் போக முடியும் என்ற நிலை இருக்கிறது. இன்னொரு ரூட்டில் 10 பைசா குறைந்த கட்டணமாகக் கொடுத்தால் போதும் என்ற நிலையில் ஓடக்கூடிய வண்டிகள் இருக்கின்றன. இன்னொரு தொகுதியில் இப்படி பஸ் ஓடுகிறது, இங்கு மட்டும் ஏன் அதிகமாக வாங்குகிறார்கள் என்ற நிலையில் பொதுமக்கள் தொகுதியில் குற்றஞ்சாட்டும் நிலைமை இருந்து கொண்டிருக்கிறது. ஆகவே, எல்லாப் பகுதிகளுக்கும் ஒரே அமைப்பாக இருந்தால் வசதியாக இருக்கும் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

[திரு. ஏ. சுவாமிதாஸ்]

[1972 மார்ச் 28]

தொழிலாளர்களைப் பொறுத்தவரை டிரைவர்களுடைய குறைகள் ரொம்ப முக்கியமானவை. அவர்களுக்கு ரன்னிங் டைம் அதிகமாகக் கொடுக்கப்படவில்லை என்ற குற்றச்சாட்டு இருக்கிறது. ரன்னிங் டைம் அதிகமாகக் கொடுத்தால்தான் அதிகமான பாசஞ்சர்களை ஏற்றிக் கொண்டு ஆங்காங்கு இறங்கிச் செல்ல வசதியாக இருக்கும். இன்னொன்று, கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் இப் பகுதி 1956-க்கு முன்னர் திரு. கொச்சியோடு இணைந்திருக்கிறது. பின்னர் நாட்டுப் பிரிவினைக்குப் பின்னர் சில டிரைவர்கள் கேரளப் பகுதிக்கு மாற்றப் பட்டிருக்கிறார்கள். சிலர் இங்கே இருக்கிறார்கள் கேரள பகுதிக்குச் சென்ற டிரைவர்களுக்கு கேரள அரசு 450 ரூபாய் சம்பளம் கொடுக்கிறது. அவர்களோடு ஏற்கனவே பணியாற்றிய நம்முடைய டிரைவர்களுக்கு 250 ரூபாய்தான் கொடுக்கப் படுகிறது. கேரள அரசாங்கத்தில் கண்டக்டர் டிரைவர்களுக்கு என்ன சம்பளத்தைக் கொடுக்கிறார்களோ அதை இங்கும் கொடுக்க முன் வந்தால் பொறுத்தமாக இருக்கும். இப்போது கட்டணத்தையும் கிலோவுக்கு 2½ பைசாவிலிருந்து 3 பைசா என்று உயர்த்திவிட்ட நிலையில் இது பற்றிக் கவனிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் இலவசமாக அரசு போக்குவரத்தில் செல்லுவதற்குப் பாஸ் கொடுத்திருக்கிறார்கள். மத்திய அரசு ஊழியர்களுக்கு தற்போது ரயிலில் விடுமுறையில் தங்கள் ஊர்களுக்குச் சென்று வர இலவச பாஸ் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதுபோன்று நம்முடைய அரசு ஊழியர்கள் குறிப்பாகக் குறைந்த சம்பளம் வாங்கக்கூடிய ஊழியர்கள் வருஷத்திற்கு ஒரு முறை தங்கள் ஊர்களுக்கு சென்று வர இலவச பாஸ் வழங்குவது நல்லது.

பத்திரிகை நிருபர்களுக்கு இலவசமாகப் போக டி.வி.எஸ்.ல் பாஸ் வழங்கியிருந்தார்கள். அதுபோன்று அரசும் கொடுக்க வேண்டும். சென்னை நகரத்தில்கூட இலவசமாகப் போவதற்கு பாஸ் கொடுத்தால் விரும்பக் கூடியவர்கள் பயன்படுத்திக் கொள்ளலாம்.



1972 மார்ச் 28] [திரு. எ. சுவாமிதாஸ்]

கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் பதவி உயர்வு இல்லை என்ற பிரச்சினைதான் அந்தத் தொழிலாளர்கள் மத்தியிலே நிலவிக் கொண்டிருக்கிறது காலாகாலத்தில் அவர்களுக்கு உயர்வு கிடைக்க வழி செய்தால்தான் அவர்கள் நல்ல முறையில் வேலை செய்து இத்துறை அதிக லாபம் அடைய முடியும். டிரைவர்களில் பஸ்ட் கிரேடு, செகண்ட் கிரேடு, தேர்ட் கிரேடு என்று வைத்து ப்ரொமோஷன் கொடுக்க வேண்டும். அதே போல் ஐந்து வருஷம் கண்டக்டர்களாக இருந்தால் அதற்குப் பிறகு டைம் கிப்பர், செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர். மானேஜர் போன்ற பதவிகளை திறமைக்கேற்பக் கொடுத்து அவர்களை ஊக்குவிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மின்னல் வேக விரைவு வண்டிகளைப் பொறுத்தவரை நாங்களும் அடிக்கடி பிரயாணம் செய்திருக்கிறோம். அதிலே சீட் வசதியாக இல்லை. போக்குவரத்துத் துறை டைரக்டர் கூட சீட்டிலிருந்து கீழே விழுந்துவிடாமல் இருக்க பெல்ட் கட்டலாம் என்று சொன்னார்கள். இரண்டு இரண்டு சீட்டுகளாக அமைக்கப் பட்ட 30 வண்டிகள் ஏற்பாடு செய்திருப்பதாகச் சொன்னார்கள். மின்னல் வேக விரைவு வண்டி நாகர்கோயிலிலிருந்து புறப்பட்டு திருச்சி வரை ஒரு டிரைவரால் ஓட்டப்படுகிறது. கிட்டத்தட்ட 230 மைல் அவர் ஓட்டிக் கொண்டு வருகிறார். ஆனால் திருச்சி யிலிருந்து விழுப்புரம் வரை 100 மைல் அளவு ஒரு டிரைவர் ஓட்டுகிறார். பிறகு விழுப்புரத்திலிருந்து சென்னை வரை 100 மைல் தூரம் இன்னொரு டிரைவர் ஓட்டுகிறார். நாகர்கோயில் டிரைவர் மட்டும் 230 மைல் ஓட்ட மற்ற டிரைவர்கள் 100 மைல் மட்டுமே ஓட்டுவதற்குக் காரணம் என்ன?

இந்த வண்டிகள் கன்னியாகுமரி கிளை, சென்னை கிளை பிராஞ்ச் ஆகிய இரண்டு பிராஞ்சுகளில் இருந்தும் போகின்றன. கன்னியாகுமரி பிராஞ்ச் வண்டிகளை சென்னையில் பழுது பார்ப்பதில்லை. சென்னை வண்டிகளைக் கன்னியாகுமரியில் பழுது பார்ப்பதில்லை. இதனால் வண்டிகள் செப்பனிடப்படாத நிலைமை இருக்கிறது. ஆகவே, எங்கு போதாலும் ஒரு யூனிட்டிலே இருந்து பல்களை விட வேண்டும். மேலும் ஒரு குறிப்பிட்ட எண்ணுள்ள பஸ்ஸுக்கு இரண்டு அல்லது மூன்று டிரைவர்கள்தான் அந்த வண்டியை எடுக்க வேண்டுமென்று செய்தால் அவர்கள் அந்த

[88 சபாநா 2261]

வண்டியை ஒரு குழந்தையைப் போல் பேணிக் கொள்ளுவார்கள். இந்த மின்னல் வேக வண்டிகளில் உள்ள பல குறைகளைப் படிப்படியாக நிவர்த்திக்க வேண்டும்.

கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தைப் பொறுத்த அளவில் நிர்வாகிகள் கட்சி அடிப்படையில் செயல்படுவதான நிலை இருக்கிறது. டிரைவர்களை டிரைவர்கள் இனம் என்று பார்க்க வேண்டும். கண்டக்டர்களை, கண்டக்டர் இனம் என்று பார்க்க வேண்டும். திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தைச் சேர்ந்த கண்டக்டர், டிரைவர், கம்யூனிஸ்ட் கட்சியைச் சேர்ந்த கண்டக்டர் என்றெல்லாம் வேறுபடுத்திப் பார்க்கக் கூடாது.

கன்னியாகுமரியில் ராணித் தோட்டத்தில் கட்டப்படக்கூடிய வண்டிகளுக்கு சென்னை குரோம்பேட்டையில் கட்டப்படக்கூடிய வண்டிகளைவிட 5,000 ரூபாய் லாபம் இருக்கிறது. எனக்கு இந்தப் பொறுப்பு இருந்தால் எல்லா வண்டிகளையும் ராணித் தோட்டத்தில் தான் கட்ட வேண்டுமென்று கூறுவேன். 100 வண்டிகளுக்கு பாடி கட்டுவதாக இருந்தால் அதிலே 5 லட்சம் ரூபாய் எந்த அளவுக்கு லாபம் இருக்கும் என்பதைச் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டும். தொழிலாளர்களுக்கு வேண்டிய வசதிகளைச் செய்து தருவதன் மூலம் அவர்கள் நல்ல முறையில் வேலை செய்து அதன் மூலம் லாபம் எற்படும் என்று குறிப்பிட்டு எனது உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

\* திரு. சித. சிதம்பரம் : பேரவை மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை மானியத்தை வரவேற்று பேசும் வாய்ப்பினை பெற்றமைக்கு முதலில் நன்றி கூறிக்கொள்கிறேன். பேருந்துகள் நாட்டுடமையாக்கப்பட்டு, செல்லும் பரவலாக்கப்படும் வழியில் நடைபோடும் முறையில் போக்குவரத்துத் துறை ஆக்கப்பட்டிருப்பதற்கு அரசுக்குப் பாராட்டுதல்களைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். பொதுமக்களுக்குப் பயன்படும் வகையில் அவர்களுடைய ஆவலை, ஆசையை நிறைவேற்றி வைக்கும் வகையில் புதிய பேருந்துகளுக்கு வழித்தடங்கள் வழங்குவதில் காராளமான கொள்கையை உருவாக்கும் வகையில் முயற்சிகள் எடுக்கப்பட்டிருப்பது வரவேற்கக் கூடிய ஒன்றாகும்.



1972 மார்ச் 28]

[திரு. சித சிதம்பரம்]

தமிழ்நாடு அரசின் நல்ல திட்டமான நாட்டுடமையாக்கும் திட்டத்தில் கூட சில தடங்களைப் பெற முடியாமலும், பத்து பேருந்துகளுக்கு மேல் உரிமங்களை வைத்துக் கொள்க் கூடாது என்ற திட்டமும் நிறைவேறாத அளவிற்கு நிதிமன்றத்திற்குப் போகிறார்கள். அதைபோல் பொதுமக்களுக்குப் பயன் தரும் வழித்தடங்களை ஏற்படுத்தும்போது நிதிமன்றத்திற்குச் சென்று நன்மை பெறும் திட்டத்தை நிறுத்திவிடுகிறார்கள். ஆகவே நன்மைபெறும் திட்டத்திற்குத் தடை போடும் வகையில் நிதி மன்றத்துக்குப் போவதைத் தடை செய்ய வழிவகைகள் செய்ய வேண்டும்.

புதியவர்கள் பேருந்துகள் நடத்தும் பணியில் ஈடுபட வழி வகை செய்யும் வகையிலும் ஓரிரு பஸ்கள் வைத்திருப்பவர்கள் வழித் தடங்களின் உரிமங்களைப் பெறும் வகையிலும் தற்போதுள்ள மார்க் முறையை மாற்ற வேண்டும். தனியார் துறை வழித் தடங்கள் உரிமம் பெறும் போது உள்ள வழிகள் சரியாகப் பயன் படுத்தப்படுகிறதா இல்லையா என்பதைக் கவனித்துப் பார்க்க வேண்டும். கொடுக்கப்பட்ட வழிகளில் செல்லாமல் வேறு வழிகளில் சென்றால் தகுந்த நடவடிக்கைகள் எடுக்க வேண்டும்.

தமிழக அரசு விரைவுப் பேருந்துகள் ஆண்டின் தொடக்கத்தில் 201 ஆகயிருந்து மார்ச்சில் 259 ஆக மாறியிருப்பது வரவேற்கக் கூடியது. அது நாடெங்கும் மக்களுக்குப் பயனையும் அரசுக்கு நல்ல வருமானத்தையும் தருவதாக இருக்கும் என்பதில் சந்தேக மில்லை. பயணிகளைக் கவரக்கூடிய இடங்களுக்குப் புதியதாக விரைவுப் பேருந்துகளை அனுமதித்திருப்பதும், குறிப்பாக இராமேஸ்வரம்-சென்னை புதிய விரைவுப் பேருந்து விடப்பட்டிருப்பதும் வரவேற்கக்கூடிய ஒன்றாகும். அதற்கு என் நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

பயணிகளைக் கவரக்கூடிய இடங்களுக்குப் புதிய பேருந்துகள் விடப்பட்டது. எப்படிப் பயணிகளுக்கு மகிழ்ச்சி ஏற்படுகிறதோ அதைப்போல் பயணிகளைக் கவரக் தக்க இடங்களுக்கு, பயணிகளைக் கவருகிற பேருந்துகளை, ஆம்னிபஸ் போல் வசதிகளைக் கொண்ட பஸ்களை விட வேண்டும். புதிய விரைவுப் பேருந்துகளை விடும்போது ஆம்னிபஸ் ஓடிக் கொண்டிருக்கும்

[திரு. சித. சிதம்பரம்]

[1972 மார்ச் 28]

இடங்களைக் குறிப்பாகக் கவனித்து விடவேண்டும். குறிப்பாக காரைக்குடியில் இருந்து 2, திருப்பத்தூரிலிருந்து 1, சிவகங்கையிலிருந்து 4, தேவக்கோட்டையிலிருந்து நான்கு என்று ஆம்னிபஸ்கள் எங்கள் பகுதியில் ஓடிக்கொண்டிருந்தன. அதில் மூன்று நிறுத்தப்பட்டுவிட்டன. ஒன்று ஓடிக் கொண்டிருக்கிறது. அதையும் சேர்த்து அரசாங்கம் நான்கு பஸ்களை விட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சாலை வசதிகள் உள்ள எல்லாக் கிராமங்களுக்கும் பேருந்துகள் போகும்வகையில், நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட குறிப்பாக பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம் சார்பில் உள்ள பேருந்துகள் சாலை வசதிகள் உள்ள எல்லாக் கிராமங்களிலும் போகும் விதத்தில் ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். அது அங்குள்ள மக்களுக்கு நன்மை பயப்பதாக இருக்கும். அமைச்சர் அவர்கள் என் தொகுதிக்கு வந்திருந்த போது இந்தக் கோரிக்கையை அவர்களிடம் தெரிவித்திருக்கிறேன். மார்ச்சுக்குப் பின்னால் செய்வதாக அவர்களும் சொன்னார்கள். ஆகவே அந்த வசதிகளைச் செய்துதர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

சீர்வசதிப் பேருந்துகள் 25 தயாராகக் கொண்டிருப்பதாகவும் அவை விரைவில் விடப்பட இருப்பதும் வரவேற்கத்தக்கதாகும். அவைகளைப் பயனிகள் சுற்றலாவிற்குப் பயன்படும் வகையில் அனுமதி அளிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

பல கல்லூரிகள், பல உயர்நிலைப் பள்ளிகள் இருக்கும் காரைக்குடியில் ஒரு சொகுசு பஸ் நிலையாக வைத்து எளிதாக குறைவான செலவில் பொது மக்களுக்குப் பயன்பட வழி செய்ய வேண்டும்.

தொழிலாளர்களுக்குப் பயன்படும் வகையில் வசூலுக்கு ஏற்ப ஊக்கத் தொகையும் வீட்டு வசதிகள் பெற ஏற்பாடும் செய்யப்பட்டிருப்பதும் போற்றத்தக்கதாகும். அதிக வட்டி கொடுத்து அவதிப்படும் தொழிலாளர்களுக்கு ஆறுதல் அளிக்கும் வகையில் குறைந்த வட்டிக்கு நாட்டுடைமை ஆக்கப்பட்ட வங்கிகளில் இருந்து வாங்கிக் கொடுக்க ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருப்பது தொழிலாளர்களிடமால் அரசுக்கு உள்ள நல்லெண்ணத்தை எடுத்துக் காட்டுகிறது.



1972 மார்ச் 28]

[திரு. சித. சிதம்பரம்]

கார்களுக்கு வேண்டிய வாகன துணைப் பொருள்களைத் தமிழ்நாடு சிறு தொழில் கழகத்தின் மூலம் பெற ஏற்பாடு செய்திருப்பது, தன்னிறவு ஏற்படவும், வெளியிடங்களில் வாகன துணைப் பொருள்களை குறைந்த விலையில் வாங்க விலையைக் கட்டுப்படுத்தும் முயற்சியாகும்.

தமிழ்நாடு அரசுப் பேருந்துகளின் மூலம் விடத்துக்குள்ளாக்கப் பட்டவர்களுக்கு விரைவில் நிவாரணம் கிடைக்க துரித நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும் என்று வேண்டிக் கொண்டு சோஷலிஸ் மணம் பரப்பி மக்களுக்குப் பயன்படும் வகையில் செயல்படும் தமிழ்நாடு அரசு போக்குவரத்துத் துறை வெற்றி நடை போட வேண்டும் என என் விருப்பத்தைத் தெரிவித்துக் கொண்டு என் உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

\* THIRU K. S. KOTHANDARAMIAH : Sir, I rise to support the Demand No. 30 now under discussion and wish to say a few words with regard to certain difficulties and grievances of passengers regarding bus transport in Dharmapuri district in general and Hosur and Denkanikota in particular.

It is a matter of great satisfaction that this department has got an able and kind Minister who has been evincing great interest. He also promised to look into difficulties of passengers. He has also promised to have sufficient number of buses in the belt areas of the State. With regard to Dharmapuri district I wish to State that it is in an end of our State and the two taluks of Dharmapuri and Hosur are at the western border of Tamil Nadu. There is only one main road from Madras and southern districts to Bangalore side and Mysore side, via., Hosur. Huge traffic collects there and large number of people from our State go to Bangalore side to work in coffee plantations and factories there. There is also a large pilgrim traffic from Hosur side to centres of Pilgrimage in the Southern Districts large number of people are travelling towards Madras side. More than 5,000 people travel through Hosur.

Some time back we used to have 2 to 3 buses at 5.00 a.m., 10-30-11.00 a.m., and 2.00 p.m., from Krishnagiri to Madras. But two buses have been stopped since 3 to 4 months. There is only one bus now, with the result people and even MLAs are put

[28th March 1972]

[Thiru K. S. Kothandaramiah]

to difficulties. We have to come to Krishnagiri from Hosur and then to Vellore and Vellore to Madras. These difficulties should be removed. In Hosur there is Government transport shed. Two buses can be operated from Hosur to Madras and back. There is lot of traffic. Some time bacv, that is, about one year back, we gave a memorandum to the Hon. Minister of Transport about this. There is need for a bus from Hosur to Madurai, the great pilgrim centre. Pilgrims go to Rameswaram, Palani, Madurai Sri-rangam and other places. If there is a direct bus, it would be easy for them as they can take the families also with them. The Government of Tamil Nadu was kind enough to make arrangements with the Andhara Pradesh Government to introduce bus service from Madras to Tirupathi and Vijayavada. Now they have also introduced bus service from Tirupattur to Tirupathi. From Hosur to Tirupathi also a bus service should be introduced. If seats are not available, they will have to go back to their villages with their families and that would be a costly affair and that would also cause difficulties to them. Some 15 days ago the Hon. Minister for Transport stated in the Assembly that since there was no popular Government in Mysore, it would take time to arrange with the Government of Mysore for the introduction of bus service from Madras to Bangalore via - Hosur, but we can arrange bus service from Madras to Hosur because there are sufficient passengers. Similarly there is a large traffic from Madras, Conjeevaram, Chingleput, Madurai and other places to Mysore and back because in the Shimoga district there are a number of coffee plantations and there is also the Iron Works at Bhadravathi where a large number of our people are working.

THE HON. THIRU S. RAMACHANDRAN : I would like to inform the hon. Member that we have entered into a formal arrangement with the authorities in Mysore, so that we will be running Express Buses from Madras to Bangalore from 1st April 1972.

THIRU K. S. KOTHANDARAMIAH : I express my gratitude to the Hon. Minister.

Sir, thousands of people from Tamil Nadu are working in the coffee plantations in the Shimoga district and in the Iron Works at Bhadravathi. If a bus is run from Madras to Mysore



1972 மார்ச் 28]

[Thiru K. S. Kothandaramiah]

via Bangalore, it would be convenient for them. So also people from Tamil Nadu who are working in Kolar Gold Fields would be benefited if a bus is arranged to Kolar Gold Fields. Sir, the people in the Dharmapuri district want more buses.

So far as rural areas of the district are concerned, there are hilly areas and villages are situated at long distances and there are only a few roads. I request the Hon. Minister to visit the villages in Hosur and Denkanikottah areas so that he will understand the conditions there. The time taken to cover these villages by the small number of buses there is too long and so I request the Government to increase the number of buses there. In this connection I wish to point out that in the interior villages car festivals are celebrated from February to July every year and thousands of people move from place to place. So there is need for extra buses during that period and I request the Hon. Minister to look into this aspect of the matter.

In Hosur and Denkanikottah, there are weekly shandies. The shandy held at Kelamangalam attract 50,000 to 60,000 people a week and people who come from Srirangam and other places find it difficult to go there and return on the same day. They have to remain there for one or two days and so buses which can cover extra mileage may be put there.

With regard to night bus service, some private buses are running from Madras to Bangalore. The Government also should take steps to introduce night bus service to Hosur.

With these words, I conclude my speech.

திரு. சௌடி எஸ். சுந்தரபாரதி : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவரவர்களே, இந்தப் போக்குவரத்து மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் மானியக் கோரிக்கையின் மீது பேசுவதற்கு நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இந்தத் துறையப் பொறுத்தவரையில் ஏராளமான வெட்டுத் தீர்மானங்கள் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. கிட்டத்தட்ட 90 வெட்டுத் தீர்மானங்கள் கொடுக்கப்பட்டிருக்கின்றன என்று கருதுகிறேன். இது வரையில் எந்தத் துறையிலும் இவ்வளவு

[1972 மார்ச் 28]

[திரு. சௌடி எஸ். சுந்தரபாரதி]

வெட்டுத் தீர்மானங்கள் கொடுக்கப்படவில்லை. இந்தத்துறைதான் அந்தப் பெருமையைப் பெற்றிருக்கிறது என்று சொல்லிக் கொண்டு, இந்த வெட்டுத் தீர்மானம் எதற்காக கொடுக்கப்பட்டது என்பதைப்பற்றி இந்த நேரத்தில் சிந்திக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நான் ஒரு வெட்டுத் தீர்மானத்தைக் கொடுத்திருக்கிறேன். என்னுடைய வெட்டுத் தீர்மானம், நம்முடைய தமிழகத்திலுள்ள எல்லா பஸ்களையும் அரசுடமை ஆக்க வேண்டுமென்பது. எந்த பஸ்களாக இருந்தாலும் சரி நாம் அரசுடைமையாக்க வேண்டும். நாம் இதுவரையில் ஒரு கொள்கை அனுஷ்டித்து வந்திருக்கிறோம். அந்தக் கொள்கையில் இந்த அரசுடைமையாக்கும் லட்சியத்தை செய்து கொண்டு இருக்கிறோம். யாரும் அதை மறுக்க முடியாது. ஆனால் அந்த வேகம் போதுமானதா என்பதுதான் பிரச்சினை. முதலில் 75 மைலுக்கு மேலுள்ள பஸ்களை தேசிய உடைமையாக்க வேண்டுமென்று சொன்னோம். அதற்கு அடுத்தபடியாக 50-க்கு மேற்பட்ட பஸ் வைத்திருப்பவர்கள் யாராக இருந்தாலும் அதை தேசியுடைமையாக்குவது என்று சொன்னார்கள். 10 லைசென்சுக்கு மேற்பட்டு யார் வைத்திருந்தாலும் அவற்றை தேசிய உடைமையாக்குவோம் என்று சொன்னோம். இதை நிறைவேற்ற எல்லா முயற்சியும் எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. அதிலே சில இடைஞ்சல் இருக்கத்தான் செய்யும். காலப் போக்கில் அவைகளும் போய்விடும். இருந்தாலும் கூட, இப்போது நாம் போகும் வேகம் போதாது. மக்கள் இதைப் பார்த்து அந்த லட்சியத்தில் நாம் வெற்றிக் கண்டு விட்டோம் என்று சொல்ல மாட்டார்கள்.

இந்த பஸ்கள் தேசவுடைமையாக்கப்பட்ட பிறகும் நம்முடைய பஸ்ஸில் சரியான லாபம் எடுக்கவில்லை. தனியார் பஸ்கள் நல்ல லாபத்தில் ஓடுகிறபோது, அரசு பஸ்களில் மட்டும் ஏன் நஷ்டம் வருகிறது என்று சொல்லிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஒரேயடியாக நாம் எல்லா பஸ்களையும் எடுத்துக் கொண்டு விட்டால் நஷ்டம் இருக்காது. எல்லா பஸ்களையும் அரசு எடுத்துக் கொண்டு விட்டால், நஷ்டம் என்ற பேச்சுக்கே இடம் வராது. எல்லா பணமும் அரசாங்கத்திற்குத்தான் வரும். தனியார் பஸ்களில் டிக்கெட் போடாமல் கள்ளப் பணம் சேர்த்துக் கொள்கிறார்கள்



1972 மார்ச் 28]

[திரு. சௌடி எஸ். சுந்தரபாரதி]

என்ற நிலை ஏற்படாமல் எல்லா பணமும் இந்தத் துறைக்கே வந்து சேரும். அதனால் நஷ்டம் என்ற பேச்சுக்கே இடமிருக்காது.

அரசுக்கு இருக்கும் முக்கிய கடமைகளில் இதையும் ஒன்றாக நான் கருதுகிறேன். எப்படி உணவு, உடை, உறைவிடம் ஆகியவற்றைத் தருவது அரசின் கடமை என்று இருக்கிறதோ, அது மாதிரி மக்களுக்கு நல்ல வசதியான ரோடுகளைப் போட்டுக் கொடுத்துவிட்டு, அந்த ரோடுகளில் மக்கள் செல்வதற்கு தனியார் பேருந்துகள் போவதை விட அரசு பஸ்கள் போவதுதான் மிகவும் நல்லது என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

தனியார் துறையில் ஓடும் பஸ்கள் நல்ல முறையில் நடந்துகிறார்கள். சிலர் கஷ்டமான முறையில் மக்களுக்கு பஸ் வசதி செய்து கொடுக்கும் நிலையில் தனியார் பஸ்கள் ஓடுகின்றன.

குஜராத் மாநிலத்தில் எல்லா பஸ்களையும் தேசியமயமாக்கி விட்டார்கள். தேசத்தில் இருக்கும் மக்களுக்கு அரசு செய்ய வேண்டிய கடமைகளில் ஒன்று என்ற கண்ணோட்டத்தோடு அவர்கள் அங்கே எல்லா பஸ்களையும் தேசியமயமாக்கியிருக்கிறார்கள். நாம் மற்ற மாநிலங்களுக்கு எடுத்துக் காட்டாக இருக்கிற கைையில் எல்லா பஸ்களையும் உடனடியாக தேசியவுடமையாக்க வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நம்முடைய கொள்கை அறிக்கையிலே கூட ஏதாவது நம்முடைய லட்சியத்தை எட்டிப் பிடிக்கும் முறையில் எல்லா நிறுவனங்களும் உடனே தேசியமாக்கப்படும் என்று சொல்லாவிட்டாலும்கூட, இப்பொழுது 50 பஸ்கள், 10 ரூட் என்று இருப்பதைக் குறைத்து ஒரு கொள்கை விளக்க அறிக்கை வரும் என்று எதிர்பார்த்திருந்தேன். அம்மாதிரி ஒரு அறிக்கை வராதது கண்டு நான் மிகவும் மனச் சோர்வு அடைகிறேன். நம்முடைய அரசைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். நம்முடைய லட்சியத்தை எட்டிச் செல்லக்கூடிய அளவுக்கு உடனுக்குடன் மற்ற நிறுவனங்களையும்

[1972 மார்ச் 23]

[திரு. சௌடி எஸ். சுந்தரபாரதி]

தேசியமயமாக்குகின்ற முயற்சியில். எல்லா பஸ்களையும் தேசியமய பட்டிருக்கிறேன். அதேபோன்று நல்ல முறையில் இந்த நேரத்தில் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

நிம்முடைய நிர்வாகத்தில் ஏற்படக்கூடிய நஷ்டத்தை குறைத்துக் கொண்டு வந்தாலும்கூட, நஷ்டத்தை இன்னும் குறைப்பதற்கு, ஓர் அளவுக்கு லாபம் பண்ணுவதற்காக ஒரு வழியைச் சொல்லலாம் என்று கருதுகிறேன். தேய்ந்து போன டயர்களை நாம் உடனுக்குடன் காலி செய்துவிடுகிறோம். அவைகளை அதிகமாக ரீட்டீட் செய்வதற்கு வேண்டிய வசதி தமிழக அரசு போக்குவரத்துப் பணிமனைகளில் இருப்பதாகத் தெரியவில்லை. இவைகளை ரீட்டீட் செய்வதற்கு வேண்டிய ஏற்பாட்டை நாமே செய்ய வேண்டும். இதற்காக ஒரு வொர்க்ஷாப், பணிமனையைத் துவங்கவேண்டும். இதன் மூலம் நஷ்டத்தைத் தவிர்க்கலாம். நஷ்டத்தை குறைப்பது மட்டுமல்லாமல், அதன் மூலம் அதிகமான வருவாயைத் தேடிக்கொள்வதற்கும் வழி காண முடியும்.

அமைச்சர் அவர்கள் பயன்படாத பஸ்கள் என்று ஒதுக்கக் கூடிய பஸ்களை யெல்லாம் விற்பதற்குப் பதிலாக, இன்னொரு பஸ்ஸோடு இணைத்து வைத்து, அதனைப் பயன்படுத்தக்கூடிய அளவுக்கு, லாபம் வரக்கூடிய அளவுக்கு நடவடிக்கை எடுத்திருப்பது குறித்துப் பாராட்டுகிறேன். அதை மேலும் மேலும் விஸ்தரிப்பதற்கான நடவடிக்கையை எடுத்துக் கொண்டால் நலமாக இருக்கும் என்று சொல்லிக் கொண்டு என்னுடைய வார்த்தைகளை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. எஸ். சுகாதேவன் : மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தப் போக்குவரத்து மானியத்தின் மீது என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

தமிழக அரசு பொறுப்பேற்ற பிறகு 75 மைல்களுக்கு மேலுள்ள போக்குவரத்துக்களை யெல்லாம் அரசாங்கம் ஏற்று நல்லமுறையில் செயல்பட்டுக் கொண்டு வருவதை நான் பாராட்டக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன். அதேபோன்று நல்ல முறையில் இந்த போக்கு வரத்து நடைபெற வேண்டும் என்பதற்காக அதைப் பல



1972 மார்ச் 28]

[திரு. எஸ். சகாதேவன்]

பிரிவுகளாகப் பிரித்து, பொதுவாக பெரிய பஸ் தடங்களை யெல்லாம் சர்க்கார் எடுத்து, அந்த நிறுவனங்களின் மூலமாக சர்க்காருக்கும் போக்குவரத்துத் துறைக்கும் நல்ல முறையில் நஷ்டங்களைக் குறைத்து லாபத்தை உண்டாக்குவதற்காக அமைச்சர் அவர்கள் மேற்கொண்டு உள்ள இந்தத் திட்டத்தை நான் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதே போன்று எல்லாப் போக்குவரத்துக்களையும் இந்த அரசே எடுத்துக் கொண்டு நடத்த வேண்டும் என்ற யோசனையை கூறிக் கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அது இப்பொழுது சாத்திய மில்லை என்று சொன்னாலும், புதியதாக விநிகர பஸ்களையாவது சர்க்கார் விட வேண்டும், தனியார்களுக்கு வழங்கப்படுவது நிறுத்தப்பட வேண்டும் என்ற யோசனையைக் கூறிக்கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, போக்குவரத்துகளெல்லாம் பெரிய நகரங் களுக்கும், பெரிய நல்ல பாதைகள் இருக்கும் இடங்களில்தான் சென்று கொண்டிருக்கின்றன. இது போன்ற போக்குவரத்துக் களையெல்லாம் தமிழக அரசு செயல்பட்டுக் கொண்டு வருவதை கிராமத்திலுள்ள மக்கள் அனுபவிக்க வேண்டும் என்பதற்காக, சிறிய வண்டிகளை, வேன்கள் போன்ற வண்டிகளையும் அரசு ஏற்று கிராமங்களில் விடவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப் பட்டிருக்கிறேன்.

சென்னையிலிருந்து 75 மைல் திண்டிவனம் வரையில் போய், பல பேருந்துகள் அங்கே ஒன்றாகச் சேர்ந்து, பிறகு நான்கு பாதைகளில் பிரிந்து சென்று கொண்டிருக்கின்றன. அங்கே ஒரு சிறிய பணிமனையான் இருக்கிறது. பேருந்துகளுக்குப் பெரிய ரிப்பேர் ஏற்பட்டால், சென்னையை அடுத்துள்ள லொர்க் ஷாப்பிற்குத்தான் பேருந்துகளை எடுத்துச்செல்ல வேண்டிய நிலைமை இருக்கிறது. ஆகவே, திண்டிவனத்தை மையமாக வைத்துக் கொண்டு அங்கு பேருந்துகளை ரிப்பேர் செய்யும் ஒரு பெரிய பணிமனையை நிறுவவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

[1972 மார்ச் 28]

[திரு. எஸ். சகாதேவன்]

நான் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களிடம் சொல்லியிருக்கிறேன். ஏற்கனவே செஞ்சியிலிருந்து சென்னைக்கு துரித வண்டிப் போக்குவரத்து தனிப்பட்டவர்களாக நடத்தப்பட்டு வந்தது. அப்பொழுது நல்ல பல வசதிகளைக் கொண்ட வண்டிகள் அந்தப் பாதையில் ஓடிக் கொண்டிருந்தன. செஞ்சி மக்களெல்லாம் அதை அனுபவித்துக் கொண்டிருந்தார்கள். இப்பொழுது அரசாங்கம் ஏற்றுக்கொண்ட பிறகு வெகு சாதாரண வண்டிகள் விடப்படுகின்றன. ஆகவே முன்பு போல் பொது மக்களுக்கு வசதியான முறையில் நல்ல வண்டிகளை அந்தப் பாதையில் விட வேண்டும் என்று இந்த நேரத்தில் அமைச்சர் அவர்களுக்கு ஞாபகப்படுத்த விரும்புகிறேன்.

சர்க்கார் பஸ்கள் ஓடுகின்ற பாதைகளில் எல்லாம் தனியார் பஸ்களும் ஓடுகின்றன. சர்க்கார் பஸ்களுக்கும் தனியார் பஸ்களுக்கும், கிட்டத்தட்ட 5, 6 நிமிஷங்கள் தான் இருக்கிற காரணத்தினால், சர்க்கார் வண்டியில் ஏறுகின்ற பிரயாணிகளெல்லாம் தனியார் வண்டிகளில் ஏறிச் சென்று விடுகிறார்கள். அடுத்துச் செல்கின்ற நம்முடைய சர்க்கார் வண்டியில் டிக்கெட்டுகள் ஏறுவதற்கு மிகவும் சிரமமாக இருக்கிறது. ஆகவே, சர்க்கார் வண்டி எந்த இடத்தில் சென்றாலும், அதற்கு அரை மணி நேரத்திற்கு முன்பாவது தனிப்பட்டவர்கள் வண்டிகள் போக வேண்டும் என்ற என்னுடைய யோசனையைக் கூறக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அதேபோன்று பஸ் ஸ்டாண்டுகளில் தனிப்பட்டவர்கள் டிக்கெட்களை ஏற்றுவதற்கும், பிரியானிகளை அழைப்பதற்கும், தரகர்களை நியமித்திருக்கிறார்கள். ஆனால், நம்முடைய சர்க்கார் வண்டிகளுக்கு அதேபோன்று தரகர்கள் நியமிக்கப்படவில்லை. ஆகவே, நீண்ட தூரம் செல்கின்ற பிரயாணிகளெல்லாம் தனியார் வண்டிகளில் ஏற்றிச் செல்லப்படுகிறார்கள். குறைந்த தூரம் செல்லும், 20, 30 பைசா டிக்கெட் வாங்குகின்ற பிரயாணிகளெல்லாம் தான் சர்க்கார் வண்டியில் ஏறுகிறார்கள். ஆகவே, அரசு வண்டி கொஞ்ச தூரம் போன பிறகு காலியாகச் செல்ல வேண்டியிருக்கிறது. ஆகவே, அந்த நிலைமையை மாற்றுவதற்கு எல்லா இடங்களிலும் தனியார் நியமிப்பது போல் சர்க்கார்



1972 மார்ச் 28]

[திரு. எஸ். சகாதேவன்]

துறையில் தரக்கர்களை நியமித்து வண்டிகளில் பிரயாணிகளை ஏற்றுவதற்குண்டான வழிவகைகளைச் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ள கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இதுபோன்ற காரியங்களை யெல்லாம் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் நல்ல முறையில் செய்து, ஒரு புரட்சிகரமான திட்டத்தைக் கொண்டுவர வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொண்டு இந்தப் போக்குவரத்து மானியத்தை வரவேற்று அமர்கிறேன், வணக்கம்.

\* திரு. ஜே. ஜேம்ஸ் : மாண்புமிகு துணைத் தலைவர் அவர்களே, இந்தப் போக்குவரத்து இலாக்கா அமைச்சர் அவர்கள் இந்த அவையின் முன் வைத்திருக்கிற மானியக் கோரிக்கையின்மீது என்னுடைய கட்சியின் சார்பாகக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிற வெட்டுத் தீர்மானங்களை ஒட்டி, சில கருத்துக்களைக் கூற விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் சிறப்பாக இந்த இலாகாவை விரிவுபடுத்துகின்றதைப் பார்க்கிறபொழுது, நிச்சயம் அது வரவேற்கக்கூடியதாகத் தான் இருக்கிறது. இத்தோடு இப்பொழுது இன்னும் இருக்கிற தனியார் பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டத்தை இந்த அறிக்கையில் சேர்த்திருந்தால் இன்னும் அதிகமாகப் பாராட்டக்கூடிய நிலையில் இருந்திருக்கும் என்பதனை நான் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். இந்த நிலையில் இந்த இலாகாவை விரிவுபடுத்திக் கொண்டே போகும்பொழுது—சாதாரணமாகக் கூறுவார்கள், பெரிய தலை ஆகுட்பொழுது, அதில் வருகிற வியாதியும் பெரியதாக இருக்கிறது என்று, அதைப்போல இந்த இலாகா விரிவுபட விரிவுபடத்தான் அத்திலே இருக்கிற கோளாறுகளும் விரிவுபடுகின்றன. ஆகவே, அமைச்சர் அவர்கள் இன்னும் அதிகமாகக் கவனம் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும்.

கடந்த ஆண்டு அறிக்கையைப் பார்த்தபொழுது 1969-70-ல் ரூ. 107 லட்சம் நஷ்டத்தில் இந்த இலாகா செயல்பட்டது. அதற்குப் பிறகு கழிந்த 6 மாத காலத்தில், இந்த இலாகாவில் கட்டணச் சீரமைப்பு என்ற முறையில் கட்டணத்தை 25 அல்லது

[1972 மார்ச் 28]

[திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்]

30 சதவீதம் கூட்டிய பிறகும் கூட, இன்னும் இந்த இலாகா நஷ்டத்தில்தான் செயல்பட்டு வருகிறது. அதை நாம் அதிக அக்கறையோடு பார்க்கவேண்டும் என்று சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இந்த அறிக்கையைப் பார்க்கும்பொழுது 1971-72-ல் ரூ. 132 லட்சம் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. கழிந்த ஆண்டை விட இந்த ஆண்டு அதிகமாக நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது என்று சொன்னால், அதற்குக் காரணம் இல்லை என்பதனைச் சொல்லிக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். ஏனென்று சொன்னால் கழிந்த ஆண்டைவிட இந்த ஆண்டு 25 சதவீதம் அதிகமாக கட்டணம் வசூல் செய்த போதும் கூட நஷ்டம் வருகிறதைப் பார்க்கிறபோது இதில் ஏதோ ஒரு பெரிய கோளாறு இருக்கிறதென்று தோன்றுகிறது. அதை நிர்வாகத்தில் உள்ளவர்கள் கண்டுபிடிக்க முடியாத அளவிற்கு இருக்கிறது என்பதை இது காட்டுகிறது. கழிந்த சில மாதங்களுக்கு முன்பு நாம் பத்திரிகையில் பார்த்தோம், ஏதோ ஒரு சிலபேர்கள் சேர்ந்து கள்ள டிக்கெட் அடித்து அதை பஸ்களில் விநியோகித்தார்கள். இந்த நிலையிலிருக்கிறதென்று சொன்னால் இது எவ்வளவு தூரம் நஷ்டம் வருமென்று கூற முடியாது. இது போன்று எவ்வளவோ நஷ்டங்கள் வரக்கூடிய ஓட்டை உடைசல்கள் இந்த இலாகாவில் இருக்கிறது என்பதை இது காட்டுகிறது. கண்டுபிடித்த பிறகு தான் இந்த கள்ள டிக்கெட்டைப் பார்த்தோம். இந்த மாதிரி கண்டு பிடிக்கப்படாமல் எவ்வளவோ நடந்து கொண்டிருக்கும் என்று தெரிகிறது.

தற்போதுள்ள அமைச்சருக்கு முன்பு இருந்த, இப்போது கூட்டுறவு இலாகாவை வகித்து வருகிற அமைச்சர் அவர்கள், இந்தப் போக்குவரத்துத் துறையில் ஒரு கோடி ரூபாய் லாபம் காட்டுவேன் என்று கூறினார்கள். அதுபோன்றே இன்றைய அமைச்சர் அவர்களும் கூட அடுத்த ஆண்டு 68 லட்ச ரூபாய் லாபம் காட்டப் போவதாகக் கூறியிருக்கிறார்கள். இது நல்ல எண்ணம்தான். ஆனால் அனுபவத்தில் பார்க்கிறபோது நாளுக்கு நாள் நஷ்டம் கூடிக் கொண்டே வருகிறது. ஆகவே, இந்த கட்டண உயர்வால் மட்டும் இந்த நஷ்டத்தைப் பரிகரிக்க முடியாது.



1972 மார்ச் 28]

[திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்]

நான் சொல்வ தெல்லாம், நஷ்டத்தைப் பரிகரிப்பதற்காக இந்தக் கட்டண உயர்வு கூடாதென்பது தான். யுத்த காலத்தில் மெட்ராஸ்-நாகர்கோவில் விரைவு வண்டிக்குக் கட்டணம் 6 ரூபாய் கூடுதலாக்கி இருக்கிறார்கள். இது ரயிலை விட, தனியார் பஸ்களை விட அதிகமாக இருக்கிறது. இப்போது யுத்தம் முடிந்து விட்டது. ஆகவே, இந்தக் கூட்டிய கட்டணத்தைக் குறைக்க மறு பரிசீலனை செய்ய வேண்டுமென்று அமைச்சர் அவர்களைக் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்ததாக, இந்த இலாக்காவில் நஷ்டம் வரக் காரணமாக இன்னும் பல காரியங்கள் இருப்பதாகக் கூறுகிறார்கள். மேல் பார்வை உத்தியோகஸ்தர்கள் அதிகமாக இல்லாதது ஒரு காரணம் என்று கூறுகிறார்கள். எங்கள் பகுதியில் நாகர்கோவிலைப் பொறுத்த வரையில் அங்கே 127 செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்கள் இருக்க வேண்டும். ஆனால் இப்போது இருக்கிறது 108 பேர்கள். இன்னும் பல உத்தியோக இடங்கள் காலியாக இருக்கிறது. அவையெல்லாம் நிரப்பப்படவில்லை என்ற குறையிருக்கிறது. ஆகவே, சீழ் உள்ளவர்களுக்கு ப்ரமோஷன் தருகின்ற முறையில் காலியாக இருக்கும் அந்த இடங்களுக்கு விரைவில் ஆட்களைப் போட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, பயிற்சி அளிக்கப்படுகின்றவர்களுக்குச் சம்பளம் மிகக் குறைவாகக் கொடுக்கப்படுகிறது. ரூ. 70 என்றும் ரூ. 60 என்றும் முதலில் தந்து, பிறகு அடுத்த ஆண்டு ரூ. 80 என்றும், அதற்கு அடுத்த ஆண்டு ரூ. 90 கொடுப்பதாகவும் சொல்லப்படுகிறது. இந்தத் தொகை மிகவும் குறைவு. இந்தக் கால கட்டத்தில் இது போதுமானதாக இல்லை. ஆகவே, அதைக் கூட்ட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்ததாக, இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு முன்பு வரை இந்த அறிக்கையில் ப்ரேக் டவுன் என்று ஒரு கணக்கும், விபத்து என்று ஒரு கணக்கும் இருக்கும். ஆனால் கழிந்த ஆண்டும் காணப்படவில்லை. இந்த ஆண்டும், நான் தேடிப் பார்த்தேன், காணவில்லை. கழிந்த சட்டமன்றக் கூட்டத்திலேயே நான் இதைப் பற்றி விவரங்கள் தர வேண்டுமென்று கூறினேன். ஆனால்

[1972 மார்ச் 28]

[திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்]

தரப்படவில்லை. சமீபத்தில் கூட செங்கல்பட்டுக்கு அருகில் ஒரு பெரிய விபத்து நடந்து, அதில் 7 பேர்கள் இறந்து போனார்கள்; 30 பேர்கள் காயம் அடைந்தார்கள் என்பதைக் கூட நாம் பத்திரிக்கையில் பார்த்தோம். ஆனால் அது சம்பந்தமாக எந்த விவரமும் இந்த அறிக்கையில் காணப்படவில்லை. இப்படி மூடி மறைப்பதால் பயனில்லை என்று கூறிக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, நகர்கோவிலில் நியமனங்களில் சில ஒழுங்கீனங்கள் நடப்பதாகக் கூறப்பட்டு வருகிறது. அதாவது, அங்கே இருக்கிற 'க்ளினர்' வேலைக்கு ஆள் தேர்ந்தெடுப்பதற்காக ஒரு கமிட்டி அமைத்து அந்தக் கமிட்டி எம்பளாய்மெண்டிலிருந்து ஒரு லிஸ்ட் கால் போர் பண்ணி, அதிலிருந்து 100 பேர்களை எடுத்து வைத்திருக்கிறார்கள். ஆனால் அங்கே உள்ளவர்கள் அவர்கள் இஷ்டம் போல் அந்த லிஸ்ட்டில் இல்லாதவர்களை, கட்சிக் கண்ணோட்டத்தோடு, அந்தக் க்ளினர் வேலைக்கு எந்தவித க்வாலிபி கேஷனும் இல்லாதவர்களைப் போடுவதாகக் கூறப்படுகிறது. குறிப்பாக பரமசிவம், கணபதி என்ற இரண்டு பேர்கள் கட்சி அடிப்படையில் இப்படி நியமிக்கப்பட்டு இருப்பதாகக் கூறப்படுகிறது.

அடுத்ததாக, இந்த 'கன்செஷன் டிக்கெட்டில்' பெரிய ஊழல் நடப்பதாகச் சொல்லப்படுகிறது. கட்டணச் சீரமைப்பு என்ற முறையில் பஸ் கட்டணம் உயர்த்தப்பட்டபோது, இந்த 'கன்செஷன் டிக்கெட்டுகள்' முன்பு ரூ. 7 என்று இருந்ததை மாற்றி ரூ. 10 என்று வைத்தார்கள். ஆனால் ஒரு உத்தியோகஸ்தர் அந்தப் பழைய ரூ. 7 டிக்கட்டையே வைத்துக் கொண்டு ரூ. 10-க்கு விற்று இருக்கிறார். ஆனால் பணத்தை இலாகாவில் கட்டுகிற போது ஒரு டிக்கட்டுக்கு ரூ. 7 என்ற கணக்கில் கட்டியிருக்கிறார். இந்த முறையில் அவர் ரூ. 30,000 ஊழல் செய்திருப்பதாகச் சொல்லப்படுகிறது.

அடுத்து, இந்த வே-பில் ஆடிட் செக்ஷனில் பல ஊழல்கள் நடைபெறுகின்றன. 'அதர் டிப்யூட்டி' என்ற முறையில் 30 பேர்கள் வேலை எதுவும் செய்யாமல் ஊதியம் பெற்றுக் கொண்டிருப்பதாகச் சொல்லப்படுகிறது . . . . (மணியடிக்கப்பட்டது.)



1972 மார்ச் 28]

திரு. டி. வி. சம்பத் : சட்டப்பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே இன்றைய தினம் நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறை மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்து எனக்குப் பேசுவதற்கு வாய்ப்புத் தந்ததற்கு நன்றி தெரிவித்துக்கொள்ளுகிறேன்.

1959 முதல் 1967-க்கு முன்னால் வரை 120 மைல்களுக்கு மேல் ஓடுகின்ற பஸ் ரூட்டுகள் மட்டும் நாட்டுடமை ஆக்கப் பட்டிருந்தது. 1967-க்குப் பிறகு இந்தக் கட்டி பொறுப்பேற்ற பிறகு, மறைந்த மாமேதை அறிஞர் அண்ணா அவர்கள் பொறுப்பேற்ற பிறகு 75 மைல், அதற்கு மேற்பட்ட மைல்களுக்கு ஓடுகின்ற பஸ் ரூட்டுகள் எல்லாம் நாட்டுடமை ஆக்கப்பட்டது.

1971-ம் ஆண்டு நம்முடைய ஆட்சிப் பொறுப்பை கலைஞர் அவர்கள் ஏற்ற பிறகு நம்முடைய போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் 50-க்கும் மேற்பட்ட பஸ்கள் வைத்திருந்த கம்பெனிகளை யெல்லாம் நாட்டுடமை ஆக்குகிற திட்டத்தை நிறைவேற்றி இன்றைய தினம் அது செயல்பட்டு வருகிறது. அதற்காக என் தொகுதியின் சார்பாக பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இப்படிப்பட்ட போக்குவரத்துத் துறையில் சில குறைபாடுகள் முன்னால் ஏற்பட வைத்திருக்கிறார்கள் என்பதை சொல்லாமல் இருக்கமுடியாது. எங்கள் பகுதியில் சத்தி விலாஸ் என்ற பஸ் நிறுவனம் 50 பஸ்களுக்கு மேல் வைத்து இருந்து, இன்றைக்கு அது நாட்டுடமையாக்கப்பட்டிருக்கிறது. அந்த பஸ் உரிமையாளர் இன்றைக்கு அதை எதிர்த்து உயர் நீதி மன்றத்தில் வழக்குப் போட்டிருக்கிறார்கள். அதனால் அதைப்பற்றி நான் பேச விரும்பவில்லை. ஆனால் அந்த பஸ் கம்பெனியில் வேலை செய்த தொழிலாளர்கள் ரொம்ப பரிதாபமான முறையில் நடத்தப்பட்டு வருகிறார்கள். அந்தப் பஸ் தொழிலாளர்களின் குறைவைப் போக்க யாரும் இன்றைக்கு முன் வரவில்லை. இன்றைக்குக் கூலித் தகராறு என்று சொன்னால், அந்த விவசாயிகளுக்கு உதவ ரெவன்யூ இன்ஸ்பெக்டர், சாசில்தார் போன்றவர்கள் முன் நின்று அதைத் தீர்த்து வைக்கிறார்கள். ஆனால் பஸ் தொழிலாளர்களுக்கு அவர்களின் தகராறுகளை, தீர்த்து வைக்க அப்படி யாரும் இல்லை. அந்தப் பஸ் தொழிலாளர்களுக்கு

[1972 மார்ச் 28]

[திரு. டி. வி. சம்பத்]

ஏறத்தாழ 6 மாத காலமாக சம்பளம் கொடுக்கப்படாமல் இருக்கிறது. நான் இந்த நேரத்தில் மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களை கேட்டுக்கொள்வதெல்லாம், எப்படி விவசாயிகளின் பிரச்சனைகளை ரெகிஸ்டர் இலாக்கா அதிகாரிகள் தீர்த்து வைக்கிறார்களோ, அதேபோல பஸ் தொழிலாளர்களின் பிரச்சனைகளையும் தீர்த்து வைக்க இவர்களோ பயன்படுத்தப்பட்ட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேநேரத்தில் இந்த நிர்வாகத்திலே பணியாற்றுகின்ற 415 நிரந்தர ஊழியர்கள் இருக்கிறார்கள். 150 தின கூலிகள் இருக்கிறார்கள். 4, 5 ஆண்டு காலமாகவே அவர்கள் தினக் கூலிகளாக இருந்து வருகிறார்கள். இன்றையதினம் அவர்கள் எல்லாம் அவதிக்குள்ளாகியிருக்கிறார்கள் என்பதை நாம் எண்ணிப் பார்க்கின்ற நேரத்தில், இந்த அரசு தொழிலாளர்களுக்காக எவ்வளவோ நல்ல காரியங்களை செய்கிறது என்றாலும், அந்த பஸ் முதலாளி செய்திருக்கின்ற தவறுக்குப் பரிகாரம் காணாமல் இருப்பதற்கு என்ன காரணம் என்பதை புரிந்துகொள்ள முடியவில்லை. அப்படிப்பட்ட ஒரு பெரிய மோசடி அங்கே நடந்திருக்கிறது. மோசடி என்று சொன்னவுடன் எதற்கோ சொல்கிறேன் என்று யாரும் தவறாக எடுத்துக்கொள்ள வேண்டாம் என்று பணிவுடன் கேட்டுக்கொள்கிறேன். அந்தத் தொழிலாளர்களுடைய பிராவிடன்ட் பணம்—நான் கூட ஆண்டு காலமாக பிடிக்கப்பட்டது—கணக்கிலே காட்டப்படாமல் இருக்கிறது. இன்றுவரை கணக்கிலே காட்டாமல் இருக்கிறார்கள். உடனடியாக அதற்குத் தக்க நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டுமென்று அரசாங்கத்தைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ஏனென்றால், சாதாரணமாக கைமாற்று வாங்கிவிட்டு தர முடியாமல் போனால் மோசடி என்று சொல்லுகிறோம். ஆனால் இப்படிப்பட்ட 400-க்கு மேற்பட்டத் தொழிலாளர்களின் சம்பளத் திவிருந்து 4 ஆண்டு காலமாகப் பிடிக்கப்பட்ட தொகை கணக்கில் காட்டப்படாமல் முதலாளி கையில் வைத்திருக்கிறார் என்றால், அது எவ்வளவு பெரிய மோசடி என்பதை நாம் எண்ணிப்பார்க்க வேண்டும். எனவே, உடனடியாக அதற்குத் தக்க நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டுமென்று அமைச்சரவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.



1972 மார்ச் 28]

[திரு. டி. வி. சம்பத்]

அந்த பஸ் முதலாளி கோர்ட்டிலே வழக்குத் தொடுத்திருப்பதால், அதுபற்றிய மற்ற விபரங்களை நான் கூற விரும்பவில்லை. அதே நேரத்தில் அந்தத் தொழிலாளர்கள் 6 மாத காலமாக வேலையின்றி, ஊதியமின்றி இருப்பதால் 600-க்கு மேற்பட்டக் குடும்பங்கள் அல்லல் பட்டுக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்கள் காப்பாற்றப்பட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இப்போது அங்கே 10 பஸ்கள் பல்லவா டிரான்ஸ்போர்ட்டிலிருந்து ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது. அந்த 10 பஸ்களைக் கொண்டு இந்த 600-க்கு மேற்பட்டக் குடும்பங்களைக்காப்பாற்ற முடியாது. ஏறத்தாழ 50 பஸ்களையாவது விடுவதற்கு அரசு வழி செய்தால் தான் அந்த தொழிலாளி குடும்பங்களைக் காப்பாற்ற முடியும் என்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அதே நேரத்தில் அவர்களுடைய பிடிக்கப்பட்ட தொகையை அந்த பஸ் முதலாளி வைத்திருப்பதையும், அரசாங்கம் நடவடிக்கை எடுத்து, அந்தத் தொகையைப் பெற்று, அதைச் சர்க்கார் கணக்கிலோ அல்லது தொழிலாளர்களுக்குத் தரவோ வேண்டுமென்று பணிவுடன் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

(திரு. என். டென்னிஸ் தலைமை.)

குறிப்பாக, எங்களுடைய தொகுதியில் சக்தி விலாஸ் ஓடாததால் 600-க்கு மேற்பட்ட தொழிலாளிக் குடும்பங்கள் பாதிக்கப்பட்டிருப்பதோடு, அங்கே போக்குவரத்திற்கும் பஸ் வசதி இல்லை. அந்தக் கம்பெனி பஸ்கள் எல்லாம் இப்போது டிப்போவிலே நிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. எனவே, அரசாங்கம் அந்தத் தொழிலாளர்களுக்கு வேலை கொடுக்கவும், போக்குவரத்திற்கு வசதி செய்யவும் அதிகமான பஸ்களை விடவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக சீர்காழி செல்லக்கூடிய சில பஸ்கள் வழியில் தங்கி செல்கின்றன. அப்படி இரண்டொரு பஸ்கள் தங்கி செல்கின்றன. அப்படி தங்கிச் செல்கின்ற பஸ்களை என்னுடைய வட்டமாகிய கீராநல்லூர்வரை செல்வதற்கு அமைச்சரவர்கள் ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். பஸ்கள் தங்கிச் செல்கின்ற இடத்திலிருந்து கீராநல்லூர் 5 கிலோமீட்டர் தூரம் தான் இருக்கிறது.

[1972 மார்ச் 28]

[திரு. டி. வி. சம்பத்]

இன்னும் என்னுடையத் தொகுதியில் பூம்புகார் நகரம் இருக்கிறது. அங்கிருந்து கடலூர்வரை அரசாங்கம் பஸ் விடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். வளக்கம்.

திரு. எம். ஏ. அபுசாலி : தலைவரவர்களே, பஸ் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சரவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கிற இந்தத் தீர்மானத்தை ஆதரித்து, இரண்டொரு கருத்துக்களைச் சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன்.

நான் ஒரு சிறிய பஸ் முதலாளியாக இருந்தாலும், பஸ்கள் தேசியமயமாக்கப்பட்டதை நான் மனதார வரவேற்கிறேன். அதில் சில குறைபாடுகள் இருக்கத்தான் செய்யும். அதை உடனடியாக நீக்க முடியுமா என்றால், அவ்வளவு எளிதில் முடியாது என்றே நான் நினைக்கிறேன். காரணம், இந்தத் துறையில் நானும் ஒரு பத்தாண்டு காலமாக இருந்து வருவதால், அதைப்பற்றி கொஞ்சம் பேச விரும்புகிறேன்.

இந்தப் பொறுப்பை ஏற்று நடத்திவரும் நமது மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் மிகத் திறமையாக நடத்தி வருகிறார்கள் என்ற உண்மையை யாராலும் மறுக்க முடியாது. ஆனால் உடனடியாக இதில் இருக்கிற சில குறைபாடுகளை நிவர்த்தி செய்ய முடியாது என்று நான் நினைக்கிறேன்.

இன்றைக்கு, சில சமயங்களில் நமது அரசாங்க பஸ் பிரேக் டவுன் ஆகிவிட்டால், பிரயாணிகளுக்கு டிஸ்கன்ட் ரீபேண்ட் கொடுப்பது கிடையாது. அதனால் ஏழை எளிய மக்கள் பிரயாணம் செய்ய முடியாமல் மிகவும் கஷ்டப்படுகிறார்கள். ஏனெனில் சாதாரணமாக ஏழை எளிய மக்கள் எங்காவது போக வேண்டுமென்றால், பஸ் கட்டணம் மட்டும் தான் வைக்கிறப்பார்கள். கையில் அதிகப் பணம் இருப்பதற்கு வழியில்லை. கையில் அதிகப் பணம் இல்லாததால், பிரேக் டவுன் ஆன பஸ் ரிப்பேர் ஆகும் வரையில், அல்லது அடுத்த அரசாங்க பஸ் வரும் வரையில் அங்கேயே காத்திருக்க வேண்டிய நிலைமை இருக்கிறது. ஆனால் தனிப்பட்டப் பேருந்துகளில், பிரேக் டவுன்



[1972 மார்ச் 28]

[திரு. எம். ஏ. அபுசாலி]

ஆகிவிட்டால் உடனே டிக்கட் ரீஃபண்ட் செய்து விடுகிறார்கள். அதனால் பிரயாணிகள் வேறு பஸ்களில் செல்லவோ அல்லது அவர்கள் வசதி போல் செய்து கொள்கிறார்கள். அம்மாதிரியான சந்தர்ப்பங்களில் அரசாங்க பஸ்களிலும் டிக்கட் ரீஃபண்ட் செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, அரசாங்கப் பஸ்களில் தனிப்பட்ட பஸ்களைவிட அதிகமாக கட்டணம் வசூலிக்கப்படுகிறது. ஒரு கிலோமீட்டருக்கு 4 காசாக வசூலிக்கப்படுகிறது என்று நினைக்கிறேன். ஆனால் தனிப்பட்ட பேருந்துகளில் அப்படி இல்லை. ஆகவே, கட்டணத்தைக் குறைக்க வேண்டும். அதோடு, சிறு பஸ் முதலாளிகளுக்கும் சிறு தொழில்களை நடத்துகின்றவர்களுக்கு சில சலுகைகள் கொடுக்கப்படுவது போல் சில சலுகைகள் கொடுத்தால் நல்லது.

அடுத்து, இரண்டு, மூன்று பஸ் வைத்திருப்பவர்கள் எல்லாம் ஸ்பேர் பஸ் ஒன்று வைத்திருக்கிறார்கள். ஆனால் நம்முடைய அரசாங்கத்தில் எவ்வளவோ பஸ்கள் இருந்தும் ஸ்பேர் பஸ்கள் இல்லை. பெரிய பஸ் ஸ்டான்ட்களில்தான் ஸ்பேர் பஸ் இருக்கிறது. எங்காவது பஸ் பிரேக் டவுன் ஆனால், இந்த ஸ்பேர் பஸ் அங்கே போய் சேருவதற்குள் பிரயாணிகள் தத்தளித்துப் போய்விடுகிறார்கள். எனவே, அந்தந்த இடங்களில் 4 அல்லது 5 பஸ்களுக்கு ஒரு ஸ்பேர் பஸ் வைக்கப்பட்டிருந்தால், உடனடியாக ஸ்பேர் பஸ்ஸை அனுப்பி, பயணிகளை அனுப்புவதற்கு வசதியாக இருக்கும். அதற்கு அரசாங்கம் தக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் தலைமை.)

அடுத்து, திண்டிவனம் பஸ் ஸ்டான்டைப் பொறுத்த வரையில் யூரின் பாஸ் பண்ணும் இடம் மிகவும் அருவருப்பான முறையில் இருக்கிறது. அதன் உள்ளே நுழையவே முடியவில்லை. ஆகவே, அதை சுத்தமாக வைத்துக்கொள்வதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

[1973 மார்ச் 28]

[திரு. எம். ஏ. அபுசாஹ்]

அடுத்து, புதுச்சத்திரத்தில் சென்று கொண்டிருந்த அரசாங்கப் பஸ்ஸில் 19 வயது பையன் ஒருவன் அடிபட்டு இறந்து விட்டான். அவன் குடும்பம் மிக ஏழைக் குடும்பம். அதனால் அந்தக் குடும்பத்திற்கு ஏதாவது ஒரு உதவித் தொகைக் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, இந்தத் துறையில் பேசுவதற்கு வாய்ப்பளித்த தலைவருக்கு நன்றி கூறி முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. கே. என். குமாரசாமி : உப தலைவர் அவர்களே, இந்த பஸ் போக்குவரத்து மானியக் கோரிக்கையின் பேரிலே என்னுடைய கருத்துக்களை சொல்ல கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பஸ்கள் நாட்டுடமையாக்கப்பட்டு 1971-ம் ஆண்டிலிருந்து செயல்பட்டுக் கொண்டு வருகிறது. இப்போது நான்கு மண்டலங்களாகப் பிரிக்கப்பட்டு, அந்த நிர்வாகம் அமைக்கப்பட்டு, சரியான முறையிலே சீர்திருத்த நோக்கோடு அரசு செயல்பட்டு வருகிறது என்பதை ஏற்றுக்கொள்கிறேன். அதே நேரத்தில் தனியார் துறையிலே ஒரு பிரிவை வைத்துக் கொண்டிருப்பது தேசியமயமாக்கப்பட்ட அரசு துறைக்கு மிகவும் கேடான ஒரு நிலையை ஏற்படுத்தும் என்பதைச் சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன்.

தனியார் துறையிலே இன்றைக்கு இருக்கின்ற அமைப்பின் பிரகாரம், ஏற்கெனவே கொடுக்கப்பட்ட லைசென்ஸ்கள் மூலம் 49 பஸ்கள் வைத்துக் கொள்ளலாம். அதே நேரத்தில் புதிதாக பெர்மிட் கொடுக்கின்றபோது 10 பஸ்களுக்குத்தான் கொடுக்கலாம் என்று இருக்கிறது. இந்த மாதிரியான ஒரு ஏற்றத்தாழ்வு இருக்கிறது. இந்த ஏற்றத்தாழ்வுகளினால் ஏற்படுகின்ற விளைவுகளையும் நாம் பார்க்க வேண்டும்.

தனியார் துறையில் பஸ் நடத்துகிறவர்கள் நன்றாக நடத்துகிறார்கள், அரசாங்கத்துறை பஸ்கள் மிகவும் மோசமாகப் போய்க் கொண்டிருக்கிறது என்று வெளியில் உள்ளவர்கள் நினைக்கிறார்கள். இந்த நிலையை மாற்றி அமைத்தாக வேண்டும். நடுவழியில் இன்றையதினம் அரசாங்க பஸ் நின்றுவிட்டால் அந்த



1972 மார்ச் 28] [திரு. கே. என். குமாரசாமி]

இடத்தில் அது 2 நாட்கள் கூடக் கிடக்கின்றது. உடனடியாக அதை இழுத்துச் சென்று ரிப்பேர் செய்ய நடவடிக்கை எடுத்துக் கொள்வதில்லை.

வணடியில் உள்ள சாமான்கள் கண்டிஷனில் இருக்கிறதா, இல்லையா என்று பார்க்கிற பொறுப்பு தங்களுக்கு இல்லை என்று டிரைவர்கள் நினைக்கிறார்கள். ரோடில் பஸ் போவதற்கு முன்னாடி டிரைவர்களிடம் அந்த வண்டியில் உள்ள குறைபாடுகள் என்ன என்பதைக் கேட்டறிந்து, உடனடியாக அவற்றைச் சரி செய்வதற்கு என்ஜினியர்கள் முயற்சி எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். உடனுக்குடன் ஸ்பேர் பார்ட்சுகள் போடாத காரணத்தினால் மேஜர் ரிப்பேர் வந்து விடுகிறது. இதன் காரணமாக அரசாங்கத் துறை நஷ்டத்தை அடைய வேண்டியதாக இருக்கிறது.

தனியார் துறையில் பஸ்கள் லாபகரமாக இருக்கிறபோது நம் நிர்வாகத்தின் கீழும் அது லாபகரமாகச் செயல்படுவதற்கு வேண்டிய நடவடிக்கைகளை எல்லாம் அரசாங்கம் எடுத்துக் கொண்டாக வேண்டும். அதற்காக தனியார் துறையைச் சேர்ந்தவர்களிடமே ஆலோசனை கேட்கலாம். சில குறிப்பிட்ட பொறுப்புகளை அவர்களே எடுத்துக்கொள்ளவும் சொல்லலாம்.

அடுத்ததாக, டவுன் பஸ்களையும் அரசாங்கமே எடுத்துக் கொள்வது நல்லதாக இருக்கும். தனியார்களிடமே அவற்றை விடாது அவற்றை எடுத்துக்கொள்வது அரசாங்கத்திற்கு லாபகரமானதாகவும் இருக்கும். போக்குவரத்துத் துறையை அரசாங்கம் எடுத்துக்கொள்கிற காரணத்தினால், இனித் தனியார் துறை பஸ்களே இல்லாதவாறு எல்லாவற்றையும் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

லாரி போக்குவரத்தையும் எடுத்துக் கொண்டால் அதையும் அரசாங்கம் தேசியமயமாக்கிவிட வேண்டும். இன்றையதினம் லாரிப் போக்குவரத்தில் ஏராளமான பணம் தனியார் கைகளுக்குப் போய்க் கொண்டிருக்கிறது. அதையும் அரசாங்கமே எடுத்துக் கொண்டால், அதிகப் பணம் திரட்ட முடியும். மக்களுக்கு அதிக வசதிகளை ஏற்படுத்தித்தர முடியும். தனிப்பட்டவர்கள்

[திரு. கே. என். குமாரசாமி] [1972 மார்ச் 28]

இன்றையதினம் இரவு 12 மணிக்கு மேல் லாரிகளை ஓட்டுகிறார்கள். அதனால் எங்கே பார்த்தாலும் ஆக்சிடென்ட். லாரி குப்புரக் கவிழ்ந்து கிடக்கின்றன.

இதிலே பணியாற்றுகிற ஏராளமான தொழிலாளர்கள் இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு எல்லாம் ஒரு வரையறையாக தொழில்துறைச் சட்டங்களின் கீழ் வருவதுபோலச் செய்து உழைப்புக்கேற்ற ஊதியம், லாபத்திலும் ஒரு பங்கு, போனஸ் என்கிற வசதிகள் எல்லாம் கிடைக்கும்படியாகச் செய்ய வேண்டும்.

அடுத்து, அரசாங்க நெறிந்தார பஸ்கள் காலியாக வந்த போதிலும்கூட குறிப்பிட்ட பஸ் ஸ்டாப்புகளைத் தவிர நடுவில் பயணிகள் இருந்தாலும் ஏற்றிக்கொள்வதில்லை. இதனால்தான் நம்முடைய பஸ்களுக்கு அதிக நஷ்டம் வருகிறது. கோவை என்றால் இரண்டு ஸ்டாப்புகள் தான்—நடுவில் பயணிகள் இருந்தாலும்—பஸ் காலியாக இருக்கிறபோதுகூட கையைக் காட்டினாலும் நிறுத்தி ஏற்றிக்கொள்ள மறுக்கிறார்கள். அப்படியின்றி பஸ்ஸில் நான்கைந்து பேர்களே இருக்கிறபோது—நமக்கு நஷ்டம் வராதிருக்க நடுவில் பயணிகள் இருந்தால் ஏற்றிக்கொள்ள வேண்டும். இன்னும் கண்டக்டர்களுக்கு—சுலெக்ஷன் பேட்டா என்று கூடக் கொடுத்தால் பஸ் நமக்கு லாபகரமாக இருக்கும்படி அவர்கள் பார்த்துக்கொள்ளக்கூடிய ஊக்கம் பிறக்கும்.

கோவையில் பஸ் ஸ்டாண்டு கட்டிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அது சின்ன ஏரியா, எத்தனை ஆண்டுகளாகக் கட்டுவது? அதை உடனடியாகக் கட்டித்தர ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டு இம்மானியத்தின் மீது பேச வாய்ப்பளித்த தலைவருக்கு நன்றி கூறி விடைபெறுகிறேன்.

\* திரு. மு. பழனிவேலன் : பேரவைத் துணைத் தலைவர் அவர்களே, 1972-73 ஆம் ஆண்டுக்கான போக்குவரத்துத் துறை மானியக் கோரிக்கையின் மீது என்னுடைய சில கருத்துக்களை இங்கே சொல்ல ஆசைப்படுகிறேன்.

இன்றைக்குத் தமிழக அரசு பேருந்துகளை நாட்டுடமை யாக்கியதற்கும், பேருந்துத் துறையில் தனியார்களிடம் இருந்த எண்ணிக்கைக்கு உச்சவரம்பு கட்டியிருப்பதற்கும், 75 மைலுக்கு மேல் இருக்கும் ரூட்டுகளையும், சென்னையில் இருந்து வெளியே



1972 மார்ச் 28] [திரு. கே. என். குமாரசாமி]

போகிற, சென்னைக்கு வந்து சேருகிற பஸ்களையும் அரசுடமை யாக்கியதற்கும் நான் தமிழக அரசையும், இந்தத் துறை அமைச்சர் அவர்களையும் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

1967-க்கு முன்னால் அரசாங்கப் பேருந்துகள் இருந்த நிலைமையை இன்றையதினம் நம் அரசு பெரும் அளவில் மாற்றி யிருக்கிறது. முன்பெல்லாம் அரசாங்க பஸ்களைக் கண்டால் எமன் என்று அஞ்சி ஓடியவர்கள் எல்லாம் கூட—இன்றைக்கு அரசாங்கப் பேருந்துகளுக்காக விருப்போடு காத்திருக்கிற நிலைமையை உண்டாக்கியிருக்கிறோம். அதற்காக அமைச்சர் அவர்களைப் பாராட்டுகிறேன்.

என்னுடைய தொகுதியைப் பொறுத்த அளவில் 1967-க்கு முன்னால் நாமக்கல்லில் இருந்து துறையூருக்கு ஐந்தாறு பேருந்துகளே இருந்தன. அந்த ஆட்ட பழைய காங்கிரஸ்காரர் கையில் இருந்த காரணத்தினால் வேறு வண்டிகள் ஓட்டுவதற்கு முடியாத சூழ்நிலை இருந்தது. ஆனால் இன்றைக்கு அந்த ரூட்டில் 5 நிமிஷத்திற்கு ஒரு பஸ் போகிற நிலையை இந்த அரசு உருவாக்கித் தந்திருப்பதற்காக அந்தப் பகுதி மக்கள் இந்த அரசைப் பாராட்டுகிறார்கள்.

(திரு. செ. கந்தப்பன்—தலைமை)

அடுத்து, திருச்சி-சேலம் ரூட்டில் தனியார் பஸ்களில் வாங்கப் படுகிற கட்டணத்தைவிட அரசாங்க பஸ்களுக்கு 70 பைசா அதிகக் கட்டணம் வசூலிக்கிறார்கள். அதைக் குறைக்க அரசாங்கமும் நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும். தனியார் பஸ் கட்டணம் போன்றே இது அமைக்கப்பட வேண்டும்.

அடுத்து, டிக்கெட் வழங்கப்படுகிற முறையிலும் மாற்றம் தேவை. கண்டக்டர்கள் டிக்கெட்டுகளை எழுதின முறையை ஏற்படுத்த வேண்டும். மேலும் சேலத்தைச் சேர்ந்தவர்கள் சென்னையிலும், சென்னையைச் சேர்ந்தவர்கள் சேலத்திலும் பணியாற்றுகிற நிலைமையை மாற்றி அந்த அந்த மாவட்டங்களில் அந்த அந்த மாவட்டத்தைச் சேர்ந்தவர்களே பணியாற்றும் படியாகச் செய்தால், அந்தப் பகுதி ஊர்கள் அவர்களுக்குத் தெரிந்ததாக இருக்கும் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். பொது மக்களோடு நல்ல முறையில் தொடர்பு கொள்ளவும் வசதியாக இருக்கும்.

[திரு. மு. பழனிவேலன்]

[1972 மார்ச் 28]

மற்றும் பேருந்து நிலையங்களில் தனியார் பஸ்களுக்கு “கேன்வாசிங் ஏஜெண்டுகள்” இருப்பதைப் போல, அரசு பேருந்துகளுக்கும் வைத்தால் அரசு பஸ்களுக்கு அதிகமான வருமானம் வரும். மேலும் அரசு பஸ் போக்குவரத்தை நல்ல முறையில் நடத்தி, அதிக வருமானத்தைத் தேடித் தருவதற்காகவும் நல்ல பல கருத்துக்களைச் சொல்வதற்காகவும் அந்தந்தப் பகுதிகளில் உள்ள சட்டமன்ற உறுப்பினர்களையும், பொது மக்களையும், அதிகாரிகளையும் கொண்ட குழுக்களை அமைத்துச் செயல்பட்டால் நல்ல படியாக அமையும் என்பதைச் சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, 75 மைல் நீளத்திற்கு அதிகமாக இருக்கின்ற பேருந்துகளை அரசு ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டுமென்று சட்டம் இருந்தாலும்கூட, சில பஸ் முதலாளிகள் அதிலிருந்து தப்பித்துக் கொள்கிறார்கள். என்னுடைய தொகுதியில் பழைய காங்கிரஸ் காரர் தன்னுடைய ரூட் 75 மைலுக்கு மேலே போகும் என்ற காரணத்தால், நீளத்தைக் குறைத்துக் கொள்வதற்காக தன்னுடைய பர்மிட்டை மாறுதல் செய்திருக்கிறார். அந்தச் சட்டத்திலிருந்து தப்பித்துக்கொள்ள வழியைப் பார்க்கிறார். அதையும் கவனத்தில் கொண்டு அரசு தக்க நடவடிக்கைகளை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும்.

அடுத்து, புதிதாக போக்குவரத்துக்கு அனுமதியளிக்கின்ற நேரத்தில் இன்றைக்கு இருக்கின்ற மார்க்ஸ் சிஸ்டத்தை மாற்றி புதிதாக முறையை மாற்றினால் வசதியாக இருக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். புதிய முறையை அனுசரித்தால் பழைய முதலாளிகள் மேலும், மேலும் பஸ்கள் கிடைப்பதற்கு வழியில்லாமல் இருக்கும் என்பதை இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, தமிழகத்தில் இருக்கின்ற ஆம்னி பஸ்களை நிறுத்திய காரணத்தால், அரசுக்கு நல்ல வருமானம் கிடைக்கிறது. ஆனால் அதே சமயத்தில் மக்கள் எந்த அளவிற்கு அந்த ஆம்னி பஸ்களில் சென்றார்கள் என்பதையும் அரசு அறிந்து அதற்குத் தக்க விதத்தில் வழிவகை செய்ய வேண்டும். என்னுடைய



1972 மார்ச் 28] [திரு. மு. பழனிவேலன்]

ஊரிலிருந்து சென்னைக்கு வரவேண்டுமென்றால், சேலம் வந்து, அங்கிருந்து ரயிலில் வர வேண்டும். நாமக்கல்லிலிருந்து நேராக சென்னைக்கு ஆம்னி பஸ் போய்க் கொண்டிருந்தது. அதனால் அந்தப் பகுதி மக்கள் சென்னைக்கு வர வேண்டுமென்றால், அதில் செலாகரியமாக தினமும் சென்னைக்கு வந்து போய்க் கொண்டிருந்தார்கள். இப்போது ஆம்னி பஸ் நிறுத்தப்பட்ட காரணத்தினால் அரசு பஸ்களில் இடம் கிடைக்காமல், அதிகமான வருமானம் அரசுக்குக் கிடைக்கிறது. நான் மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களை கேட்டுக்கொள்வது என்னவென்றால், நாமக்கல்லிலிருந்து நேராக தொட்டியம், முசிரி, பெரம்பலூர் வழியாக சென்னைக்கு பஸ் விட வேண்டும் என்பதுதான். இதனால் அந்தப் பகுதி மக்களுக்கு அதிக வசதி கிடைக்கும் என்பதோடு, அரசுக்கு வருமானம் கிடைக்கும் என்பதைச் சொல்விக் கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, அதிகமான லாரிகளை வைத்திருப்பவர்கள் தமிழகத்தில் என் தொகுதியில்தான் இருக்கிறார்கள். லாரி உரிமையாளர்கள் தங்கள் லாரிகளை வேறு மாநிலங்களுக்கும் சென்று வரக்கூடிய பர்மிட் வாங்கியிருக்கிறார்கள். தமிழக லாரிகள் ஐந்து மாநிலங்களுக்குச் சென்று வருகின்றன. அப்படி ஐந்து மாநில உரிமைகள் பெற்ற லாரிகள் சுமார் 200 தான் இருக்கிறதென்று கருதுகிறேன். அந்த எண்ணிக்கையை அதிகப்படுத்த வேண்டும். தமிழகத்திலிருந்து வெளி மாநிலங்களுக்கு வெற்றிலையும், வாழையும் ஏற்றிச் செல்பவர்கள் என் தொகுதியில் அதிகமாக இருக்கிற காரணத்தால், அதிக பர்மிட்டுகள் வழங்க முயற்சி எடுத்துக்கொள்ள வேண்டும்.

அடுத்தபடியாக, நாமக்கல்லில் டாக்சி டிரைவர்கள் சங்கம் என்று ஒன்று இருக்கிறது. அவர்கள் ஒரு கூட்டுறவுச் சங்கமாக ஏற்படுத்திக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு கூட்டுறவு முறையில் கார்கள் வழங்கி, அவர்களுக்கு வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டும். நாமக்கல்லிலிருந்து தொட்டியம் செல்கின்ற பஸ்ஸை செவந்திப்பட்டி வழியாகச் சென்று திரும்ப வழிவகை செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். போக்குவரத்து மானியத்தின் மீது பேச வாய்ப்பளித்தமைக்கு தலைவருக்கு, நன்றி கூறி, என் உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

[1972 மார்ச் 28]

திரு. இ. எஸ். தியாகராசன் மாண்புமிகு பேரவை மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மானியக் கோரிக்கையை ஆதரித்து ஒரு சில கருத்துக்களைக் கூற விரும்புகிறேன்.

தமிழகத்தில் கழக ஆட்சி பொறுப்பு ஏற்றுக்கொண்ட பிறகு போக்குவரத்துத் துறை பல வழிகளிலும் முன்னேறியிருக்கின்றது என்பதை நான் மிகப் பெருமையுடன் சொல்லிக் கொள்கிறேன். ஒரு சில பஸ் முதலாளிகள் ரூட்டுகளையெல்லாம் அரசே ஏற்றுக் கொண்டது உண்மையிலேயே பாராட்டத்தக்கதாகும். இப்போது மூன்றில் ஒரு பங்கை அரசு ஏற்றுக் கொண்டிருக்கிறது. பண்டையத் தமிழரசர்கள் சோன், சோழன், பாண்டியன், பல்லவன் ஆகிய அரசர்களைப் பெருமைப்படுத்தும் வகையில் கழக அரசு போக்குவரத்துத் துறையை நான்கு கழகங்களாக ஆக்கி, அந்த நான்கு கழகங்களுக்கும் நான்கு அரசர்களின் பெயரை வைத்துள்ளது. இதனை முன்னின்று தோற்றுவித்தவர் டாக்டர் கலைஞர் என்பதை யாரும் மறந்துவிட முடியாது. தமிழர்களுக்குப் பெருமையைத் தேடித் தருகின்ற பொறுப்பினை டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள் ஏற்றிருக்கிறார்கள்.

தமிழகத்திலுள்ள 9 ஆயிரம் பஸ்களில் 3 ஆயிரம் பஸ்கள் அரசுத் துறையிலே எடுக்கப்பட்டு இருக்கின்றன. இந்தத் துறையிலே பணியாற்றுகின்ற டிரைவர்கள், கண்டக்டர்கள், ரெக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்கள் மற்றும் இந்தத் துறை அலுவலர்கள், ஊழியர்கள் எல்லோரும் இந்தத் துறையின் வளர்ச்சியிலே மிக்கப் பங்கெடுத்துக் கொள்கிறார்கள். அதற்காக அவர்களைப் பாராட்டுகிறேன். பணி புரிந்து ஓய்வுபெற்ற கண்டக்டர்கள், டிரைவர்கள், பணியாற்றி வருங்காலையில் மரணமடைந்தவர்கள் ஆகியோருடைய சம்பளக் கணக்குத் தீர்ந்து அவர்கள் பணம் பெறுவதில் தாமதம் ஏற்படுகிறது என்று சொல்லப்படுகிறது. மாண்புமிகு அமைச்சர்கள் இதில் தக்க கவனம் செலுத்தி, காலதாமதத்தைத் தவிர்ப்பதற்கு நல்ல முயற்சிகளை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.



1972 மார்ச் 28] [திரு. இ. எஸ். தியாகராசன்]

அதுமட்டுமல்ல, தனியார்களிடமிருந்து நாம் ஏற்றிருக்கின்ற பஸ்களிலே ஏற்கெனவே வேலை செய்துகொண்டிருந்த டிரைவர்கள், கண்டக்டர்கள், தொழிலாளர்கள் ஆகிய சகல தரப்பினரையும் அரசுப் பணியில் சேர்த்துக்கொள்ள வேண்டுமென்பதை வலியுறுத்திச் சொல்லிக்கொள்கிறேன். இல்லாவிட்டால் அவர்களுடைய வாழ்க்கை இருள் மயமாகிவிடும். இதையும் அமைச்சர் அவர்கள் கவனத்தில் கொள்ளவேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நாம் ஆயிரக்கணக்கான பஸ்களை நிர்வகித்து வருவதன் காரணமாக ரோடுகளிலே ஒருசில பஸ்கள் நின்றவிடக்கூடிய சந்தர்ப்பம் ஏற்படுகிறது. அதைத் தடுக்க அரசு தக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டும். வழியிலே நிற்கின்ற பஸ்களை உடனடியாகப் பழுது பார்ப்பதற்காக “பிளையிங் ஸ்க்வாட்” என்ற முறையில் பழுது பார்க்கும் சாதனங்கள், இயந்திர துப்பு உதவிபாளர்கள் கொண்ட குழுவை அமைத்துச் செயல்பட வேண்டும். அப்படிச் செய்தால் வழியிலே நிற்கின்ற பஸ்கள் துரிதமாக ரிப்பேர் செய்யப்பட்டு, ரோடில் ஓடுவதற்கு வழி ஏற்படும்.

அதுமட்டுமல்ல, கடந்த ஓரிரு ஆண்டுகளில் நாம் துரித பஸ்களை சுமார் 100 என்ற அளவிலே துவக்கியிருக்கிறோம். அதனால் நல்ல பலன்கள் அரசுக்குக் கிடைத்து வருகிறது. என்னுடைய தொகுதியான திருத்தணியிலிருந்து சென்னைக்கு துரித பஸ் விட்டிருக்கிறார்கள். அதற்காக அமைச்சர் அவர்களுக்கு நான் என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களுக்கு ஒரு சிறிய வேண்டுகோள். அதாவது, திருத்தணியிலிருந்து சென்னைக்கு வர அரசு துரித பஸ்சில் 3½ ரூபாய் என்று கட்டணம் வைத்திருக்கிறார்கள். ஆனால் சாதாரண பஸ்களில் 2 ரூபாய் 65 காசு என்றுதான் வாங்குகிறார்கள். இதன் காரணமாக பாதுமக்கள் அதிகமாகத் தனியார் பஸ்களில்தான் செல்வதற்கு விரும்புகிறார்கள். அதிகமான அளவில் டிக்கெட் கட்டணம் இருக்கிற காரணத்தால் பொது மக்கள் அரசு பஸ்களில் ஏற அஞ்சுகிறார்கள். ஆகவே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் டிக்கெட்டின் விலையைக் குறைக்க தக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[திரு. இ. எஸ். தியாகராசன்] [1972 மார்ச் 28]

அடுத்தபடியாக, என்னுடைய தொகுதியில் பள்ளிப்பட்டி ஸ்ரீரத்னா சென்னைக்கு ஒரு பஸ் விட்டிருக்கிறார்கள். அதற்காக நன்றி. அது போதவில்லை. இன்னொரு பஸ்ஸையும் விட வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

ஆந்திர மாநிலத்திற்கு நமது அமைச்சர் சென்றிருந்தபோது அந்த மாநில அமைச்சரோடு கலந்து பேசி புதிய ரூட்டுக்களைத் திறக்க ஏற்பாடு செய்திருக்கிறார்கள். அதற்காக அமைச்சர் அவர்களைப் பெதும் பாராட்டுவதோடு, ஆந்திர மாநிலத்தை யொட்டி இருக்கின்ற திருத்தணி மக்களுக்கு மேலும் புதிய ரூட்டுகள் வழங்கினால் நலமாக இருக்கும். புதிய ரூட்டுகள் திருத்தணி வழியாக அமைந்தால் அந்தப் பகுதி மக்களுக்கு மிக்க நன்மை பயக்கும்.

அடுத்து, சென்னைக்கும் சித்தூருக்கும் புதிய ரூட்டுகள் ஏற்படுத்த திட்டங்கள் இருப்பதாக அறிகிறேன். தயவு செய்து பள்ளிப்பட்டு மூலமாக சித்தூருக்குப் போக வழிவகை செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, பேச வாய்ப்பளித்தமைக்கு நன்றி கூறி, என் உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன். வணக்கம்.

திரு. வா. மை அப்துல் ஜப்பார்: பேரவை மாற்றுத் தலைவர் அவர்களே, ஒளிமயமான எதிர்காலத்தை நோக்கியுள்ள அரசு போக்குவரத்துத் துறை மானியத்தின்மீது ஒருசில கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

கடந்த ஐந்தாறு ஆண்டுகளுக்கு முன் அரசு போக்குவரத்துத் துறை இருந்த நிலைக்கும், இன்று அந்தத் துறையில் ஏற்பட்டிருக்கும் மாறுதலுக்கும் உள்ள வித்தியாசத்தை நாம் அனைவரும் அறிவோம். இன்றைய தினம் போக்குவரத்துத் துறை எவ்வளவு அருமையான சாதனைகளைச் செய்திருக்கிறது என்பதற்காக நான் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். பெருமைப்படுகிறேன். இதற்காக மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களைப் பாராட்டுகிறேன். வசூல் அடிப்படையில் ஊதிய உயர்வு ஏற்படுத்த அரசு சிந்திப்பதாக தெரிகிறது. இதிலும் ஒரு சங்கடம் இருக்கிறது. அதிக வசூலைப் பெறவேண்டும் என்பதற்காக நடத்துநர்கள் துரித கண்டியில் வழியில் கைகாட்டி நிற்கச் சொல்பவர்களையெல்லாம் ஏற்றுக்



1972 மார்ச் 28] [திரு. வா. மை. அப்துல் ஜப்பார்]

கொள்ள ஆரம்பித்தால் என்ன ஆகும்? அப்படி வழியில் நின்று கைகாட்டுபவர்களையெல்லாம் ஏற்றிக்கொண்டு சென்றால் அதற்குப் பெயர் துரித வண்டி என்ற சோல்ல முடியும்? ஆகவே, துரித வண்டி என்பதற்கு அதற்குரிய விதிமுறைகளை ஏற்படுத்த வேண்டும். குறிப்பிட்ட காலத்தில் செல்ல வேண்டியதன் அவசியத்தை உணர்ந்து துரித வண்டியை ஓட்ட வேண்டும்.

அடுத்தபடியாக, இந்தத் துறையில் பணிபுரிகின்ற பணியாளர்களுக்கு வீட்டு வசதி சரியான அளவில் இல்லை. அவர்கள் அனைவருக்கும் நல்ல வீடுகள் கட்டித் தரப்படும் என்று கூறியிருப்பது பிறர் மகிழ்ச்சிக்குரிய ஒன்று. சிலர் வேலை பார்ப்பதற்காக வெளியூர் 12-களிலிருந்து வந்திருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு வீடுகள் இல்லை. அதன் காரணமாக சிலர் குடிசைகளிலும்கூட வாழ்கிறார்கள். அப்படியுள்ளவர்களுக்கு வீடுகள் கட்டித்தருகிற திட்டத்தையும் இந்தத் துறையிலே இணைத்திருப்பதை நான் பாராட்டுகிறேன்.

9ஆயிரம் பேருந்துகளில் 8 ஆயிரம் பேருந்துகள் அரசுக்குச் சொந்தமான நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகள் என்று கூறியிருக்கிறார்கள், அது மிக மிக வரவேற்கத்தக்கது. சம வாய்ப்பு உள்ள புரட்சியை உண்டாக்குவதற்கு இது நல்லது.

துணைப்பொருட்கள் உற்பத்தி செய்யும் விஷயத்திலே ஒரு பேருந்துக்கு 3,500 பகுதிகள் தேவைப்படுவதால் அனைத்தையும் அரசாங்கமே உற்பத்தி செய்ய முடியாது என்று அமைச்சர் அவர்கள் ஒரு சமயத்திலே குறிப்பிட்டார்கள். நான் ஒன்றைத் தெரிவித்துக்கொள்ள விரும்புகிறேன். அனைத்தையும் செய்ய முடியாவிட்டாலும் முடிந்த அளவிலே சர்க்கார் தரப்பிலே செய்வதற்கு ஒரு மாபெரும் தொழிற்சாலையை நிறுவவேண்டும். அதன்மூலம் தனியார் துறைகளுக்கும் நாம் அவற்றை விற்கக் கூடிய அளவிற்கு நல்ல வளர்ச்சியை அடையமுடியும். அது தான் நலம் தரும்.

பயனிகள் பேருந்துகளை எப்படி நாட்டுடமையாக்கிப் பண நல்ல சாதனைகளை அரசு செய்துவருகிறதோ, அதைப்போன்று லாரிப் போக்குவரத்து என்பதைப் பார்த்தால் இன்றைக்கு 200, 300 லாரிகளை வைத்துக்கொண்டு இந்த நாட்டினுடைய பொருளாதாரத்தைத் தன்னுடைய கைகளிலே வைத்துக்கொண்டிருக்கிறார்கள் சிலர். அவற்றையும் தேசியமயமாக்கவேண்டும்.

[திரு. வா. மை. அப்துல் ஜப்பார்] [1972 மார்ச் 28]

நாம் 100 மைல்கள் செல்கின்ற நேரத்திலே பார்ப்போமானால் அதற்குள் 15, 20 லாரிகள் கெட்டுப்போய் ரோட்டிலே நிற்பதைக் காணலாம். எனவே லாரிகளுக்கு பிட்னஸ் சர்ட்டிபிகேட் வழங்குவதிலே அதிகாரிகள் கண்டிப்பாக இருக்கவேண்டுமென்று ஆணை பிறப்பிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

நெடுந்தூர விரைவுவண்டிகளில் பயணிகளுக்கு உட்காருவதற்குப் போதுமான இடவசதிகள் இல்லை. என்போன்றவர்களே இருவர் பக்கத்திலே உட்கார்ந்து பன்னிரண்டு மணிநேரம் பயணம்செய்வது என்பது நரக வேதனையாக தான் இருக்கிறது. எல்லோரும் பொதுப்பணித் துறை அமைச்சரைப்போல் ஒல்லியாக இருக்கமுடியாது. எனவே சீட்வசதிகளை நல்லமுறையிலே ஏற்படுத்தித் தந்தால் நல்லது.

சொகுசு வண்டிகளை விடப்போவதாக நம்முடைய அமைச்சர் அவர்கள் ஆவலைத் தூண்டியிருக்கிறார்கள். விரைவிலே அவற்றை சொகுசாக விடுவதற்கு முயற்சி செய்யவேண்டும்.

மதுரை-பழனி வழித்தடத்திலே பள்ளப்பட்டி வழியாக ஒரு விரைவுப் பேருந்து விடவேண்டுமென்று பள்ளப்பட்டி வர்த்தகர் சங்க ஸ்தாபனத்தின் மூலமாக கேட்டுக்கொண்டும், கேட்டுக் கொண்டு 6 மாதங்களுக்கு மேலாக ஆகியும் இன்னும் அது செய்யப் படவில்லை. நான் அதை பலமுறை அமைச்சரவர்களுக்கு ஞாபகப்படுத்தியுள்ளேன். எங்கள் பள்ளப்பட்டி வழியாக விடாதது மட்டுமல்ல, அதிகமாக ஒட்டன்சத்திரம், திண்டுக்கல் வழியாக பேருந்துகளை விட்டிருக்கிறார்கள். ஏன் எங்களுடைய பகுதி வழியாக விடவில்லை என்பது தெரியவில்லை. எனவே பள்ளப்பட்டி வழியாக ஒரு விரைவுப் பேருந்துக்கு உடனே ஏற்பாடு செய்யவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கோயம்புத்தூரிலிருந்து திண்டுக்கல்லுக்கு நிறையப் போக்கு வரத்து பயணிகள் இருக்கின்றார்கள். இடையிலே 3, 4 இடங்களிலே இறங்கித்தான் போகவேண்டியிருக்கிறது. எனவே கோயம்புத்தூருக்கும், திண்டுக்கல்லுக்கும் இடையிலே திருப்பூர் வெள்ளக்கோயில், சின்னதாராபுரம், பள்ளப்பட்டி வழியாக ஒரு அரசினர் பேருந்து விடவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.



1972 மார்ச் 28] [திரு. வா. மை. அப்துல் ஜப்பார்]

என்னுடைய தொகுதியிலுள்ள சில கிராமங்களில் பேருந்துகளைக் காணாதவர்கள் இருக்கிறார்கள். அந்த அளவுக்கு பேருந்து வசதியில்லாமல் இருக்கிறது. தனியார் துறையினரிடம் கேட்டால் ஸாபம் தராத நாள்கள் விடமாட்டோம் என்று சொல்கிறார்கள். அரசுதான் விடவேண்டும். அரசுப் போக்குவரத்து லாபத்தைமட்டும் கருத்தில்கொண்டு பேருந்துகள் விடுவதில்லை. மக்கள் நன்மைக்காக எந்தவிதமான நஷ்டம் ஏற்பட்டாலும் மக்களுக்கு உதவி செய்வதற்காக இருக்கக்கூடிய துறை அரசுத் துறை ஒன்றாகத்தான் இருக்க முடியும். எனவே என்னுடைய தொகுதியிலே ஒவ்வொரு கிராமத்தையும் இணைக்கின்ற வகையிலே நல்லபாணையம், கோடந்தூர் போன்ற கிராமங்களை யெல்லாம் இணைக்கின்ற வகையிலே அரசுப் பேருந்துகளை விடவேண்டும்.

பேருந்து நிலையங்களிலே மாவட்டத் தலைநகர்களிலே இருக்கின்ற பேருந்து நிலையங்களிலேகூட வசதிகள் மிக மிக மோசமாக இருக்கிறது. 4 மணி நேரம் பயணம் செய்துவிட்டு வந்தபிறகு கழிப்பிடத்திற்குச் சென்றால் அவைகள் மிகவும் அஞ்சையான முறையில் உள்ளன. நிற்கக்கூட முடியாத அளவுக்கு அத்தனை சங்கடம் இருக்கிறது. கதவுகள் இல்லை, கதவு இருந்தால் தாழ்ப்பாள் இல்லை. தண்ணீர் வசதிகள் இல்லை. அமைச்சர் அவர்கள் பயணம் செய்துபார்த்தால் புரியும். உள்ளே செல்வதற்கு மனம் வரவில்லை. இப்படிப்பட்ட விஷயங்களை மேற்பார்வை செய்வதற்காக 3 மாதங்களுக்கொரு முறையாவது அதிகாரிகள் வந்துபார்த்து ரிப்போர் செய்ய எந்த எந்த முயசிகளை எடுக்கவேண்டுமோ, அந்த முயற்சிகளை விரைவாக எடுத்துக் கொள்வதின்மூலம் வசதிகளைச் செய்து கொடுக்கவேண்டும்.

பெரும்பாலான பேருந்து நிலையங்களில் குடிநீர் வசதிகள் இல்லை. சுத்தமாக வைப்பதில்லை. இப்படிப்பட்ட குறைகளை யெல்லாம் போக்கவேண்டும்.

சேலம், திருச்சி போன்ற நகரங்களில் உள்ள பேருந்து நிலையங்களில் சிற்றுண்டி உணவு கூட கிடைக்கவில்லை. பேருந்து களிலே சாமான்களை வைத்துவிட்டு வெளியில் சென்று சாப்பிட்டு

[திரு. வா. மை. அப்துல் ஜப்பார்] [1972 மார்ச் 28]

வர எவரும் விரும்பமாட்டார்கள். தன்னுடைய சாமான்களையாரும் எடுத்துக்கொண்டு போய்விடுவார்களோ என்ற பயத்தின் காரணமாக போகமாட்டார்கள். எனவே பேருந்து நிலையங்களில் காபி, டீ, பிஸ்கட்ஸ், புகை பிடிப்பவர்களுக்கு சிகரெட் பாக்கெட் போன்றவற்றைக் கிடைக்கச் செய்வதற்கு வசதிகளை செய்து தரவேண்டும். ஒரு ஸ்டாலை வாடகைக்குக் கொடுப்பதன்மூலம் அரசுக்கும் நல்ல ஊதியம் கிடைக்கும். பொதுவாக இந்தத் துறை வேகமாக அழகாக வெகுவாக சிறப்பாக முன்னேறி கொண்டிருக்கிறது. ஆகவே என் பாராட்டுகள் நான் சொல்லிய குறைகளையும் கவனிக்கவேண்டும். என்னுடைய தொகுதிபற்றிச் சொல்லியவற்றையும் கவனிக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு அமர்கிறேன்.

\* திரு. ஏ. எம். இராஜா : தலைவர் அவர்களே, இந்தப் போக்கு வரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கின்ற மானியத்தை ஆதரித்து என்னுடைய கருத்துக்களைச் சொல்ல வேண்டுமென்று கருதுகிறேன்.

நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகள் 1943-ஆம் ஆண்டிலே 269 ஆக இருந்தது இன்றைக்கு 2,877 என்ற அளவுக்கு உயர்ந்திருக்கிறது. மொத்தத்திலே நாட்டிலே இருக்கிற பேருந்துகளில் சுமார் 9 ஆயிரம் பேருந்துகளில் 3 ஆயிரம் பேருந்துகள் நாட்டுடைமையாகப்பட்டிருக்கின்றன.

இந்த நாட்டுடைமையாக்கப்படுகின்ற திட்டம் பொதுவாகவே எந்தத் தொழிலை எடுத்துக் கொண்டாலும் நாட்டுடைமையாக்கினாலே நஷ்டத்திலே நடக்கவேண்டும், நஷ்டத்திலே நடப்பது தான் இயற்கை, லாபத்திலே நடக்கக்கூடாது என்ற எண்ணம் நாட்டிலே பரவியிருந்ததை மாற்றி அமைச்சரவர்கள் இன்றைக்கு மிகப்பெரிய இலாபத்தை இந்தத் துறையிலே காட்டியிருக்கிறார்கள். இலாபம் 68 லட்சம் என்று குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள்.

ஆனால் உண்மையாகப் பார்ப்போமானால் இலாபம் 2 கோடி ரூபாய் ஏறக்குறையக் கிடைத்திருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். சென்ற ஆண்டு 132 லட்சம் ரூபாய் நஷ்டம்



1972 மார்ச் 28]

[திரு. ஏ. எம். இராஜா]

ஏற்பட்டிருக்கிறது. இப்பொழுது அந்த 132 லட்ச ரூபாய் நஷ்டத்தையும் மேக் அப் பெய்து அதற்குமேலே 68 லட்சம் ரூபாய் இலாபம் வந்திருக்கிறது. இரண்டு கோடி ரூபாய் அந்த வகையில் இலாபம் வந்திருக்கிறது. அந்த முறையிலே நான் பாராட்டக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். இந்த நாளும் பாராட்டுகிறது.

இப்படி நாட்டுடைமையாக்கப்படுகின்ற திட்டங்கள் நல்ல முறையிலே நிர்வகிக்கப்பட்டால் இலாபம் எடுக்கப்படும், அந்த இலாபத்தை எடுத்து நல்லவழியிலே மக்களுக்குப் பயன்படும் வகையிலே செய்யலாம் என்பதை இந்த நிர்வாகத்தின்மூலம் அமைச்சர் உண்மையாக்கியிருக்கிறார்கள். அதற்காக நான் அவர்களைப் பாராட்டுகிறேன்.

நெடுந்தொலைவு கடுவிசை பேருந்துகள் மொத்தத்திலே 259 பேருந்துகள் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டு செயல்படுகின்றன.

120 மைல்களுக்கு மேல் இருக்கின்ற வழித் தடங்களை நாட்டுடைமையாக்கவேண்டுமென்று திட்டம் வகுத்து படிப் படியாக 75 மைல்களுக்கு மேலாக இருக்கின்ற வழித்தடங்களை இன்றைக்கு நாட்டுடைமையாக்கியிருக்கிறார்கள்.

நான் இந்த நேரத்திலே ஒன்றைக்குறிப்பிட விரும்புகிறேன். 75 மைல்களுக்கு மேலேயுள்ள வழித்தடங்களை அரசாங்கம் எடுத்துக்கொள்கின்றபொழுது “கர்ட்யில்மெண்ட்” என்ற முறையிலே தனியார் வைத்துக்கொண்டிருக்கிற வழித்தடங்களைக் குறைத்துக் கொள்வதற்கு அனுமதிக்கொடுக்கிறோம். அந்த முறை மாற்றப்படவேண்டும். 75 மைல்களுக்கு மேலுள்ள வழித்தடங்களை அரசு எடுத்துக் கொள்ளவேண்டுமென்று என்று சட்டம் கொண்டு வந்தோமோ 75 மைல்களுக்கு மேலே இருக்கின்ற வழித்தடங்களை அரசு எடுத்துக்கொள்கின்ற நேரத்திலே தனியார்கள் வழித் தடங்களைக் குறைத்துக்கொள்வதற்கு நாம் அனுமதிப்பதால் அந்தச் சட்டத்தை நாமே மீறுகிறவர்களாக இருக்கிறோம் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

[திரு. ஏ. எம். இராஜா] [1972 மார்ச் 28]

மற்றொரு நல்ல திட்டத்தையும் செயல்படுத்தியிருக்கிறார்கள். 50 பஸ்கள் இருக்கின்ற நிறுவனங்களை நாட்டுடைமையாக்கியிருக்கிறார்கள். நாட்டுடைமையாக்கப்பட்ட நிறுவனங்கள் தனிக் கார்ப்பரேஷன்களாக ஆக்கப்பட்டு நல்ல முறையிலே செயல்பட்டு வருகின்றன. அதை இப்பொழுது எல்லோரும் அறிவார்கள். பொதுவாக இந்த நிறுவனங்களைத் தனியார் நடத்தியபொழுது எந்த அளவிற்கு வருமானம் வந்ததோ அதைவிட அதிகமாக அரசாங்கம் நடத்தும்பொழுது வருகிறது. அதைப்போல இந்த நாட்டிலேயிருக்கும் பெரிய பேருந்துகளை, நிறைய பேருந்துகளை வைத்துக்கொண்டிருக்கின்ற அத்தனை தனியார் கம்பெனிகளையும் நாட்டுடைமையாக்கப்படுவதன் மூலமாக இந்த நாட்டிலே ஒரு புரட்சித் திட்டத்தை மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் கொண்டு வந்து அதை நல்லமுறையிலே செயலாற்றிக் கொண்டு வருகிறார்கள். இதற்காக நான் அவர்களைப் பாராட்டுவதற்கு கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இப்போது 4 கம்பெனிகளை நாட்டுடைமையாக்கியதில் நமக்கு 634 பஸ்கள் கிடைத்திருக்கின்றன. இவைகள் கார்ப்பரேஷனாக இருக்கும் மாவட்டங்களில், குறிப்பாக எடுத்துக்கொண்டால் பாண்டியன் ரோட்வேஸ் மதுரை மாவட்டத்தையும் அதோடு இணைத்து இராமநாதபுரம் மாவட்டத்தையும் பொறுத்த வரையில் இனிமேல் அங்கேவரும் புதிய வழித்தடங்கள் அத்தனையும் கார்ப்பரேஷனுக்குத்தான் இருக்க வேண்டுமேதவிர வேறு எவருக்கும் கொடுக்கக்கூடாது என்ற சட்டத்தைக் கொண்டு வந்தாக வேண்டும். அப்படிச் சட்டம் கொண்டு வரவில்லை யென்றாலும் அதை ஒரு கன்வென்ஷனாகக் கடைப் பிடிக்கும்படி ஆங்காங்கே இருக்கும் அதிகாரிகளுக்குக் கட்டளையிட வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அகைப்போன்று கோயம்புத்தூர் மாவட்டத்தில் பொள்ளாச்சியில் இருக்கும் சேரன் கார்ப்பரேஷன், மற்றும் சோழா கார்ப்பரேஷன், பல்லவா கார்ப்பரேஷன் போன்றவைகளை நாம் ஏற்படுத்தியிருக்கும் நோக்கமே வருங்காலத்தில், 1976-க்குள்ளாக இந்த நாட்டிலேயிருக்கும் அத்தனை பேருந்துகளையும் நாட்டுடை



1972 மார்ச் 28]

[திரு. ஏ. எம். இராஜா]

மையாக்கப் போகிறோம் என்பதற்கு நல்ல அங்கீகரிக்கத்தக்கதான் போக்குவரத்துக் கழகங்களை ஏற்படுத்தியிருக்கிறோம். அப்படி ஏற்படுத்தப்பட்டிருக்கும் அந்த நல்ல திட்டம் நல்லமுறையில் செயல்பட வேண்டுமானால் நாட்டிலே புதியதாக விடப்படும் அத்தனை வழித்தடங்களையும் அந்தந்த கார்ப்பரேஷன்களுக்குத் தான் கொடுக்கவேண்டும்.

அதைப்போல பத்து பஸ்களுக்கு மேல் வைத்திருக்கக்கூடாது என்று உச்சவரம்பு கொண்டு வந்திருக்கிறோம். ஆனால் இந்த உச்சவரம்பு எந்த அளவிற்கு நாட்டிலே செயல்படுத்தப்படுகிறது என்பதைப் பார்க்க வேண்டும். பலபேர் பிளாமி கம்பெனிகளை உருவாக்கியிருக்கிறார்கள். எனக்குத் தெரியும், எங்கள் பகுதியிலேயே ஒருவர் நான்கைந்து கம்பெனிகள் வைத்திருக்கிறார்கள். ஒவ்வொன்றுக்கும் 10 பஸ்கள், 9 பஸ்கள், 7 பஸ்கள் என்று வைத்திருக்கிறார்கள். மொத்தத்திலே 70 பஸ்களுக்கும் அதிகமாக இருக்கிறது. நமது பொதுப்பணித்துறை அமைச்சரவர்களுக்குக் கூடத் தெரியும் எஸ்.ஆர்.டி. பஸ் சர்வீஸ்காரர்களைப் பற்றி: இப்படி நான்கைந்து கம்பெனிகள் இருக்கின்றன. இது பிளாமி இல்லையா. இவைகளை ஒழிக்க வேண்டுமென்றால் இப்பொழுதிருக்கும் இந்தச் சட்டத்தால் முடியாது, இந்தச் சட்டத்திலே பல ஓட்டைகள் இருக்கின்றன. ஆகவே ஒரேயடியாக இந்த நாட்டிலே இருக்கும் அத்தனை பேருந்து வழித்தடங்களும் நாட்டுடைமையாக்கப்பட வேண்டுமென்ற சட்டத்தைக் கொண்டு வந்து, தனியார் பேருந்துகளே நடத்தக்கூடாது என்ற சட்டத்தைச் செய்ய வேண்டுமென்று மாண்புமிகு போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சரவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, இந்த மின்னல் விரைவுப் பேருந்துகளை விடுகிறார்கள். அது நல்ல முயற்சிதான். இதனால் ஆம்னிபஸ்கள் என்று தனியார் நடத்தும் பேருந்துகளைத் தடை செய்கிறோம். இந்த மின்னல் விரைவுப் பேருந்துகளை, லைட்லிங் எக்ஸ்பிரஸ்களை என்ன காரணத்தாலோ நீண்ட காலமாக சென்னையிலிருந்து கோவைக்குக் காணோம். இனிமேலாவது சென்னையிலிருந்து கோவைக்கு லைட்லிங் எக்ஸ்பிரஸ்களை விடுவதற்கு ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

[திரு. ஏ. எம். இராஜா] [1972 மார்ச் 28]

இந்த நேரத்தில் மற்றொன்றைக் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். ஏர்கண்டிஷன் பஸ்களை விடுவதற்கு மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் அட்லீஸ்ட் பரீட்சார்த்தமாகவாவது சென்னையிலிருந்து கோவைக்கு விடுவதற்கு ஏற்பாடு செய்ய வேண்டும். சென்னையிலிருந்து கோவைக்கு பத்து மணி நேரத்திற்குள் போய்ச் சேருவதற்கு ஏற்பாட்டைச் செய்தால் நிச்சயமாக சென்னையிலிருந்து கோவைக்கும், கோவையிலிருந்து சென்னைக்கும் வருபவர்கள் நல்லமுறையிலே பயன்படுத்திக் கொள்வார்கள். அதன் மூலம் அரசுக்கும் இந்தத் துறைக்கும் நல்ல லாபம் ஏற்படும் என்பதையும் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

மற்றொரு விஷயம், இந்த பஸ் கட்டணங்களை ஏற்றியதைப் பற்றிச் சிலர் குறைட்டார்கள். என்னைப் பொறுத்தவரையில் ஏற்றியது போதாது என்பது என்னுடைய கருத்து. அதற்குக் காரணம் இப்போது ஒரு பஸ்ஸின் விலையை எடுத்துக்கொண்டால் ஆண்டுக்காண்டு ஏறிக்கொண்டே செல்கிறது. 1970-71-ல் நாம் பார்த்தால் இந்தப் பேருந்துகளின் அடிச்சட்டம் ஐந்தாறு ஆண்டுகளுக்கு முன்பு என்ன விலையிருந்ததோ அதைவிட 75 சதவிகிதம் உயர்ந்திருக்கிறது. அதைப்போல ஸ்போர் பார்ட்ஸை எடுத்துக் கொண்டால், துணைக்கருவிகளை எடுத்துக் கொண்டால் விலை சுமார் 200 சதவிகிதம் உயர்ந்திருக்கிறது. டீசல் எண்ணெய் விலை உயர்ந்திருக்கிறது. மேலும் நாட்டு மக்களின் வருவாயும் உயர்ந்திருக்கிறது. அதற்கேற்ப நம்முடைய இந்த பஸ்களுக்கு இருக்கும் கட்டணங்களை உயர்த்துவதிலே எந்தத் தவறுமில்லை.

பொதுவாக, அமைச்சரவர்கள் இந்த மானியத்திலே அவரது உரையிலே கொடுத்திருப்பதைப் பார்த்தால் முழுக்க முழுக்கத் தொழிலாளர் அமைச்சராகத்தான் இருக்கிறார்களே தவிர இதிலே போக்குவரத்து அமைச்சராக இல்லை, தொழிலாளர்களுக்கு அந்த அளவிற்குப் பரிவு காட்டி, அவர்களுக்குப் பல சலுகைகளை, பல நல்ல காரியங்களைச் செய்திருக்கிறார்கள். ஊக்க ஊதியக் கொடை 18,000 தொழிலாளர்களுக்கு 34 லட்சம் ரூபாய் கொடுத்து இருக்கிறார்கள். அரசுத்துறையிலே இவ்வளவு அதிக போனஸ் கொடுத்ததாக வேறு எந்தத் துறையிலேயும் பார்க்க முடியாது. அந்த அளவில் நல்ல ஊக்க ஊதியக் கொடை கொடுத்து ஊக்கம்



1972 மார்ச் 28] [திரு. ஏ. எம். இராஜா]

கொடுத்துள்ளார்கள். அந்தத் தொழிலாளர்களுக்குக் கொடுத்த ஊக்கத்தின் காரணமாகத்தான் இன்றையதினம் இந்தப் போக்கு வரத்துத்துறை நல்ல முறையில் இலாபம் சம்பாதித்துக் கொண்டு இருக்கிறது.

அடுத்து, தொழிலாளர்களுக்குக் கடன் நிவாரணத்திற்கு வழி வகை காணுவதாகக் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். இது நல்ல முயற்சி. இந்த முயற்சிக்கு என்ன இடுக்கன் வந்தாலும் சோர்ந்துவிடாமல் இந்த முயற்சியை நல்லமுறையில் செயல்படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அடுத்து, வீடு கட்டிக் கொடுக்கும் திட்டம். இந்த வீடு கட்டிக் கொடுக்கும் திட்டத்திலே ஸ்லம் போர்டும், ஹவுசிங் போர்டும் 200 வீடுகளை வாடகைக்கும், 1,000 வீடுகளைச் சொந்தத்திற்கும், அதாவது 'ஓன் யுவர் ஹவுஸ்' என்ற திட்டத்திலும் கட்டிக் கொடுக்க இருக்கிறார்கள். இதைக் கொஞ்சம் அதிகமாக்க வேண்டும். 200 என்பதை வேண்டுமானால் விட்டுவிடலாம். இந்த 'ஓன் யுவர் ஹவுஸ்' என்பதில் 1,000 என்பதை 2,000 என்று அதிகப் படுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து நம் நாட்டிலிருக்கும் சிறு தொழில்கள், நடுத்தரத் தொழில்கள். மோட்டார் ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் பஞ்சாபிலிருந்து வருகிறது. அதில் குவாலிட்டியாவது இருக்கிறதா என்றால் இல்லை. அரசுத்துறைகளில் ஒரு முறை இருக்கிறது, யார் குறைவாகக் கொடுக்கிறார்களோ அதை வாங்க வேண்டுமென்றிருக்கிறது. நல்ல குவாலிட்டிகளை விட அதிகமாக இருப்பதால் வாங்குவதில்லை. அதில் சட்டச் சங்கடங்கள் இருக்கின்றன. அதை மாற்றி நம் நாட்டிலேயே ஸ்பேர் பார்ட்ஸ் களுக்கான தொழிலை ஊக்குவிப்பதன்மூலம் அவர்களுக்கு வேண்டிய நிரந்தர ஒப்பந்தத்தை ஏற்படுத்தி நல்ல திட்டங்களைக் கொண்டு வரவேண்டும். இதன்மூலம் போக்குவரத்துத்துறைக்கு மட்டுமல்லாமல், தொழில்துறைக்கும் நல்ல வாய்ப்பு ஏற்பட இருக்கிறது முன்னேற. அதற்காக அமைச்சரவர்களைப் பாராட்டுகின்றேன்.

[திரு. ஏ. எம். இராஜா] [1972 மார்ச் 28]

இந்த நேரத்தில் இன்னும் ஒன்றையொன்றைச் சொல்லி முடித்துக்கொள்கிறேன். இப்பொழுது ஏறத்தாழ 14,000 லாரிகள் இருப்பதாகக் கூறுகிறார்கள். இதைக்கூட நாட்டுடைமையாக்க வேண்டும். டி.வி.எஸ்., ஏ.பி.டி., பழனியப்பா போன்ற ஒழுங்கு படுத்தப்பட்ட பார்சல் சர்வீஸ்களையாவது உடனடியாக நாட்டுடைமையாக்க வேண்டும். அப்படி அவைகளை நாட்டுடைமையாக்கினால் நல்ல நிர்வாகம் செய்ய முடியுமென்பதை நிரூபித்திருக்கிறீர்கள், பின் ஏன் நீங்கள் தயங்குகிறீர்கள்? அவைகளையும் நாட்டுடைமையாக்கினால் நல்ல வருமானம் வரும். அதைக் கொண்டு பொது மக்களுக்கு நல்ல பல சௌகரியங்களைச் செய்ய முடியும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இப்போதிருக்கும் இந்த லாரிகள் அதிக வேகமாகச் செல்லுகின்றன, ஆக்சிடெண்டுகள் ஏற்படுகின்றன. இதைத் தடுப்பதற்கு எம்.எல். ஏ.க்கள் எம்.எல்.சி.க்கள், எம்.பி.க்களுக்கு அதிகாரம் கொடுக்க வேண்டும். நாங்கள் அந்த லாரிக்காரர்களுக்குச் சொந்தக்காரர்கள் இல்லை, யாரையும் தெரியாது. காரிலே வரும் பொழுது அவர்கள் வரும் வேகத்தைப் பார்த்தால் எங்கே அடித்துத் தூக்கி எறிந்து விட்டுப் போய்விடுவார்களோ என்ற பயம் இருக்கிறது. ஆகவே இதைக் கண்காணிப்பதற்கு எம்.எல்.ஏ.க்கள், எம்.பி.க்கள், எம்.எல்.சி.க்களுக்கு அதிகாரம் கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு அமர்கிறேன், வணக்கம்.

திரு. கர. காளிமுத்து : மாண்புமிகு தலைவரவர்களே, போக்குவரத்துத்துறை அமைச்சரவர்கள் இங்கே தந்திருக்கின்ற இந்தச் சிறப்பான மானியக்கோரிக்கையினை ஆதரித்து, வரவேற்று என்னுடைய கருத்துக்களைச் சுருக்கமாகச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

போக்குவரத்துத்துறையிலே ஒரு புதிய ரத்த ஓட்டம் ஏற்பட்டு இருப்பதையும், புதிய மறுமலர்ச்சி தோன்றியிருப்பதையும் மனசாட்சியை ஏமாற்றா யாரும் நிச்சயமாக மறுக்க முடியாது, மறைக்கவும் முடியாது. இரவு நேரங்களில் சென்னை நகரத்திலிருந்து கோவை, மதுரை, திருநெல்வேலி போன்ற பெரிய நகரங்களுக்கு ஓடிக்கொண்டிருந்த ஆம்னி பஸ்கள் நிறுத்தப்பட்டு சிகப்புலண்ணம் பூசப்பட்ட நம்முடைய அரசாங்க



1972 மார்ச் 28]

[திரு. ஊ. காளிமுத்து]

கத்தின் பஸ்கள் கம்பீரமாகச் செல்லுகின்ற காட்சியை எவரும் பார்த்திருக்க முடியும். அந்த அளவிற்கு ஒரு புதிய மாற்றம் போக்குவரத்துத்துறையில் ஏற்பட்டிருக்கிறது. இதனை அத்தனை பேரும் அறிவோம்.

அதைப்போல பொருளாதார ஆதிக்கச் சக்தியாக இருந்த பெரிய பஸ் அதிபர்களின் பஸ்களையெல்லாம் இன்றைக்கு நாட்டுடைமையாக்க, தேசியமயமாக்குகின்ற தேசியக் கொள்கையை, ஒரு புதிய ஒளியை ஏற்படுத்தித் தந்திருக்கிறோம். முதலாளித்துவக் கோட்டையில், திராவிட முன்னேற்றக் கழகம் நடத்திய இரண்டாவது தாக்குதலாக இந்தத் தேசியம் ஆக்குகின்ற கொள்கை இயங்கிக்கொண்டிருக்கிறது.

இதே போல் இனியும் சட்டத்திலே இருக்கிற சந்து பொந்துகளைப் பயன்படுத்திக் கொண்டு சட்டத்திலே ஊடுருவ எங்கே வழி இருக்கிறது என்று அதற்காக முனையைப் பயன்படுத்திக் கொண்டு இயங்கிக் கொண்டிருக்கும் பஸ் அதிபர்களையும் கொஞ்சம் கவனித்துப் பார்க்க வேண்டுமென்பதையும் இந்த நேரத்தில் தங்கள் மூலமாக அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம் எங்கள் பகுதியில் உருவாகி புதிய முன்னேற்றத்தைப் பெற்றிருக்கிறது அங்கு தனிப்பட்ட முதலாளிகளுக்குச் சொந்தமாக இருந்த பஸ்களில் வேலை செய்துகொண்டிருந்த தொழிலாளர்கள் எல்லாம் உள்புரவமாக வரவேற்று மதிப்பிற்குரிய சிரியாக அவர்களின் நல்ல நிர்வாகத்தின்கீழ் நல்ல முறையிலே பணியாற்றி வருகிறார்கள். அந்தத் தொழிலாளர்கள் நல்ல முறையில் இது நம்முடைய பஸ்கள் என்ற பொறுப்புணர்ச்சியோடு நடக்க வேண்டுமென்ற அளவுக்கு இன்றைக்குப் பணியாற்றிக் கொண்டிருக்கிறார்கள் என்பதைத் தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அந்த டி.வி.எஸ்.-க்குச் சொந்தமாக சுந்தரம் இண்டஸ்ட்ரீஸ் என்ற தொழிலகம் இருக்கிறது. அந்தத் தொழிலகத்தைப் போலியான காரணத்தைக் காட்டி முடினார்கள். அதிலே பணியாற்றிக்

[திரு. கா. காளிமுத்து] [1972 மார்ச் 28]

கொண்டிருந்த 200 தொழிலாளர்கள் வேலை இழக்கும் நிலை ஏற்பட்டது. ஐ.என்.டி.யு.சி. தவிர ஏனைய தொழிற்சங்கங்களின் சார்பாக அவர்கள் உண்ணாவிரதம், மறியல் போன்ற போராட்டங்களுக்களிலே ஈடுபட்டு நடத்தினார்கள். அதிலே பணியாற்றிய பலர் அரசுப் பேருந்தில் வேலை பெற்றிருக்கிறார்கள். இன்னும் 20, 25 பேர் வேலை வாய்ப்பு இல்லாமல் வேதனைப் பட்டு கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்களையும் பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் எடுத்துக் கொள்ள ஏற்பாடு செய்ய வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

நம்முடைய அரசுக்கு அந்தப் பேருந்துகள் உரிமையாக்கப் பட்டுவிட்டன என்றாலும் மாற்றம் மேலோட்டமாகத் தெரியாத அளவுக்கு இருக்கிறது. பஸ்களின் வண்ணத்தை மாற்ற வேண்டுமென்று கோரவில்லை என்றாலும் அரசுப் பேருந்துகளில் இருப்பது போன்று அதிலே திருக்குறள் பாக்களை எழுதி வைத்து திருவள்ளுவர் படத்தையும் வைக்க வேண்டும் என்று இந்த நேரத்திலே கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அரசை ஏமாற்றக்கூடிய—நண்பர் இராஜா அவர்கள் சொன்னது மாதிரி—பஸ் அதிபர்கள் அரசின் கவனத்திற்கு வரவேண்டும். மதுரை, இராமநாதபுரத்தில் புதிதாக அனுமதிக்கப்பட்ட வழித் தடங்கள் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் மூலம் நடைபெற வேண்டுமென்ற சூழ்நிலையை உருவாக்க வேண்டும்.

சில போக்குவரத்து வசதி இல்லாத கிராமப் புறங்களுக்கு போக்குவரத்து மார்க்கமே இல்லாத சிற்றூர்களுக்கெல்லாம் மார்க்கத்தை ஏற்படுத்தித் தரவேண்டுமென்று மாவட்ட ஆட்சியாளரிடத்திலும், போக்குவரத்து அதிகாரிகளிடத்திலும் முறையிட்டு அவர்கள் தக்க முயற்சிகளைச் செய்கிறார்கள். இருந்தாலும் பஸ் அதிபர்கள் வளமான, வசூல் தருகிற பகுதிகள் எங்கு இருக்கின்றன என்றுதான் கவனிக்கிறார்களே தவிர, மாவட்ட ஆட்சியாளர் சொல்லுவதையோ, போக்குவரத்து அதிகாரி சொல்லுவதையோ ஏற்றுக் கொள்ளுவதில்லை.



1972 மார்ச் 28]

[திரு. கா. காளிமுத்து]

என்னுடைய தொகுதியில் போக்குவரத்து வசதியே பெருத பகுதியாக ஈஞ்சார் என்ற கிராமம் இருக்கிறது. ஆட்சித் தலைவரிடமும் சொல்லியிருக்கிறேன், அதிகாரிகளிடத்திலும் சொல்லியிருக்கிறேன். அங்கு பஸ் போக்குவரத்து ஏற்படுத்துவதற்கு எந்த அளவுக்கு முயற்சிகளை மேற்கொள்ள வேண்டுமோ அந்த அளவுக்கு முயற்சிக்கவேண்டும். பல பஸ் அதிபர்கள் அதிலே பஸ் விடத் தயங்குகிறார்கள். இந்த நிலையை மாற்றி நம்முடைய அரசு சார்பாக பாண்டியன் போக்குவரத்து கழகத்தின் மூலம் அத்தகைய முயற்சியை மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இராமநாதபுரத்திற்கும் சென்னைக்கும் விசைவுப் பேருந்து ஓடுகிறது. இருந்தாலும் இராமநாதபுரம் பகுதியில் இருக்கக் கூடிய முதுகுளத்தூர், கடலாடி, வெகங்கைப் பகுதியிலிருந்து சென்னைக்கு வர விசைவுப் புகைவண்டி ஒன்றுதான் இருப்பதால் சென்னையிலிருந்து முதுகுளத்தூருக்கோ, அல்லது சென்னையிலிருந்து கடலாடிக்கோ அரசு சார்பில் விசைவுப் பேருந்துவிட வேண்டுமென்று இந்த நேரத்தில் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

புதிய மலர்ச்சியை, வளர்ச்சியைப் பெற்றிருக்கக்கூடிய போக்குவரத்துத் துறையில் பணி புரியக்கூடிய தொழிலாளர்களைப் பொறுத்து போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் முனைந்து பரிசீலித்து அவர்களுடைய நலனைக் கவனிக்க ஆவன செய்திருக்கிறார்கள்.

வசூலுக்கு ஏற்ற அளவுக்கு ஈட்டுத் தொகை கொடுக்கும் அளவு அவர்களுடைய வாழ்வைக் கவனிக்கும் அளவுக்கு நல்ல ஏற்பாட்டை அமைச்சர் அவர்கள் செய்திருக்கிறார்கள்.

பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகத்திலும் இன்றைக்குப் பணி புரிந்து கொண்டிருக்கும் தொழிலாளர்கள் மிகுந்த ஆர்வத்தோடு நாட்டிடைமையாக்கப்பட்ட திட்டத்தை வரவேற்று ஒத்துழைப்புத் தந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். டி.வி.எஸ். நிறுவனமாக இருந்த நேரத்தில் யாராவது தொழிலாளர்கள் பழி வாங்கப்

[திரு. கா. காளிமுத்து]

[1972 மார்ச் 28]

பட்டிருந்தாலும், பழிவாங்கப்பட்ட அந்தத் தொழிலாளரின் நிலையை எண்ணிப் பார்த்து குறித்து வைக்கப்பட்ட குற்றச் சாட்டுகள் உண்மைதானா என்று ஆராய்ந்து புதுவாழ்வுதர பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம் முயற்சி எடுத்துக் கொள்ள வேண்டுமென்று அமைச்சரவர்களை வேண்டி கேட்டுக்கொண்டு அமைச்சர் அவர்கள்கொண்டு வந்திருக்கும் மானியக் கோரிக்கையை மனதார வரதேறு உரையை முடிக்கிறேன். வணக்கம். நன்றி.

DR H. V. HANDE: Mr. Chairman, in support of the cut motion given by our party I wish to say a few words.

I fully agree with my distinguished friend Mr. A. M. Raja when he said that there are a number of benami bus owners. They have to be tackled. In fact the House may remember that sometime ago in connection with a Bill, I had mentioned some remarks about benami transactions and that created considerable quantum of heat and later on some other things happened which I should not mention in this House. It is a fact that this sort of transaction cuts at the very root of prosperity of the State. That is what I have been saying, either you go the whole hog or let us have competitive enterprise. Now that the decision of nationalisation has been taken, there is no question of looking back.

(Mr. Deputy Speaker in the Chair.)

Let the whole thing be nationalised, rather than having this sort of piece-meal nationalisation. Number of bus owners are not doing any repairs to the buses. They do not know whether routes are going to be nationalised. They are not taking interest in the proper maintenance of buses. So let us have a categorical policy statement that every thing will be nationalised. If the Hon. Minister is going to come forward with such a move, I will be the first to give my full support. It is because it is not better to have one or two things and let us have complete nationalisation, rather than having piece-meal permit licence.

Another thing I want to say is for the past 15 to 20 years, the bus transport has been running on corrupt practice. Let me explain. Let us forget party politics. It has been a source of



28th March 1972

[Dr. H. V. Hande]

distribution of political favouritism. If we allow this practice to continue, we will soon have number of political overlords. I would like this sort of political overlodism or distribution of favouritism to be completely done away with so that we have a clean policy. Let us sit down, try to investigate this problem and sort it out.

I would like to say another thing with regard to losses. Let us not be under the illusion that all is well with the Transport Department. They have given statistics only with regard to long distance buses. They are yet to give statistics about other Transport Corporations. Express buses make profit and that everyone knows and even the common man knows it. Probably next year, when they give statistics of all put together, we may know something better whether there has been loss or gain. So let us not be under opiate that all is well. It is not so.

In the Transport department, there are two things. One is the large amount of discontent among passengers in the City. Take random sample of 10 passengers in the City. Let the CID make a sample survey. Let not the Minister go in disguise like Haronah Rashid. Nine out of 10 will say that they are dissatisfied. The sample survey will reveal the large amount of unhappiness and dissatisfaction among passengers. That is a most important thing we have to realise.

Another thing also we have to note. We have not been sitting quiet. We have increased the tariff rate. It became such an important thing that several members gave call-attention notice and the Hon. Minister made a statement. It cannot be rebutted.

The position is that in spite of the statement made under Rule 41. I can categorically say that the rates have increased for each route. The Hon. Minister might say there is no increase in respect of the rates of 10 paise and 15 paise. But the fact is that the rates have been increased. There is a tremendous increase from point to point. I want to state that on the one side the

[Dr. H. V. Hande]

[1972 மார்ச் 28]

discomfort of passengers is in geometric progression and on the other side the increase in passenger traffic is in arithmetic progression. Therefore, the Government and the Department should best on their attention to solve this problem.

Then I come to brakes. Why don't you keep it in a proper condition? What can an unfortunate driver do? Why don't you have brake-lining and that is a fundamental things.

Then I come to smoke. A lot of smoke emanates from the Government Transport buses. That is a serious problem. If the Hon. Minister rectifies it tomorrow, I would be happy over it. But the Hon. Minister will give the usual reply :

“ டாக்டர் ஹாண்டே அவர்களுக்கு அரசாங்கப் போக்கு வரத்து என்றுலே பிடிக்காது ” என்று

I am not against nationalisation of buses. But I would like him to produce results. Sir, the smoke produces a tremendous deleterious effect on the population of Madras and it is a very serious thing. The other day during the Question Hour the Hon. Minister for Health had to come to the rescue of the Hon. Minister for Transport by stating that it had become a health hazard. What does it indicate? It indicates that there is something genuinely wrong with the engine. When the engine is not in a fit condition, it produces smoke. Then you must immediately re-bore it. I am not a mechanic but I must point out that if the engine is in a bad shape, it will produce a lot of smoke.

Apart from the brakes which produce sound when operated, there are not proper springs and other things. This is a serious matter and it should be attended to then and there.

Then take batteries. The conductors and drivers are very sore about it. The batteries are not properly kept. Also when batteries are removed, the drivers are not told about it. Consequently they are put to a lot of difficulties. In this connection, I would suggest that the Hon. Minister can call half a dozen of them secretly and give an assurance no secret will be let out. If he does it, they will tell him a number of things which will



1972 மார்ச் 28]

[Dr. H. V. Hande]

be very shocking. Now they are not letting it out because departmental action will be taken against them. In fact, some conductors have given some papers and I have taken permission from the Hon. Speaker to refer to them here. There are mere scraps of paper. A scrap of paper is cut into pieces and then receipt for Rs. 100 or Rs. 500 is given. Do they not have receipt books with triplicate copies? If necessary, I shall show the bits of paper containing receipts to the Hon. Minister. This kind of thing will bring discredit to the Department. Also in those receipts there are no numbers. This aspect of the matter must be looked into by the Government.

Then I come to peak-hour traffic. The other day the Hon. Minister gave us the answer to the problem of peak-hour traffic. What is the exact position now? Can we not do something to solve the problem? Apart from the peak-hour problem there is the serious problem of intermediate stages. Everyone cannot go to the terminus to catch a bus. I was told that to get a taxi for going to the Egmore Railway Station, a person from Aminjikarai had gone to Egmore to bring it. So, something should be done to solve the peak-hour problem.

Sir, can we not introduce half-rates for children as in the Railways? Why not we think of doing it?

Then I come to spare parts. I want to know, what is the method by which we are buying spare parts and whether we have examined whether the stock on hand is enough or it is overstocked. For instance, we may be having 10 wheels but we may be having more spare parts which we do not need. I want to know whether verification of spare parts on hand is done and whether there is a modern system of verification of stock.

The Public Accounts Committee have many times pulled up the department with regard to the verification of stocks. Even the Estimates Committee, of which the Leader of the Syndicate Congress is an ex-officio Member, has gone into the matter since they have taken up the Transport subject. They visited the Kanyakumari district and pointed out a number of malpractices prevalent there. So, a modern method of stock verification is an important point.

[Dr. H. V. Hande]

[1972 மார்ச் 28]

Then we must see that spare parts do not go to the market. When Thiru R. Venkataraman was Transport Minister Dr. Srinivasan an ex-Member of the Legislative Council, pointed out that spare parts were sold in the Moore Market. Thiru Venkataraman got wild and stated that that was not the case. We must devise a machinery under which we must see that they do not find their way into the market.

Then I come to painting. Why should painting become so worthless within a short time? If the painting is unfit, it is a loss to the Government. It is such a loss to the exchequer. This has to be noted.

With regard to omnibuses, I do not bother at all about the owners of omnibuses. When we have got all of them, have we taken all the omnibus workers into our Government transport? They have been asking us and coming to us often. Can the Hon. Minister give us an assurance that these people would be taken back?

Lastly one thing I want to say. In Coimbatore I am told that nearly 60 permits for bus operators have been issued recently, particularly when Government are for nationalisation.

When such is the view of the Government, why should these permits be given? That is the question I want to ask.

Number of complaints I have received regarding bus transport. I would like to tell the Hon. Minister that if he is going to hear our views and do something about it, we can give him a good chat and I will be the first man to compliment him. Thank you.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : மிஸ்டர் டெபுடி ஸ்பீக்கர் சார், போக்குவரத்து மானியத்தின் டேரில் நாங்கள் எங்கள் கட்சியின் சார்பில் பல வெட்டுப் பிரேரணைகளைக் கொடுத்திருக்கிறோம். அவைகளைப்பற்றி விரிவாக நான் எடுத்துச் சொல்ல முடியாமல் இருந்தாலும் அந்த டிபார்ட்மெண்டில் இருப்பவர்கள் அந்த வெட்டுப் பிரேரணைகளில் வந்திருக்கும் விஷயங்களைப் பற்றிய விவரங்களைத் தொகுத்து இருப்பார்கள் என்று நினைக்கிறேன்.



1972 மார்ச் 28] [திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி]

அதன் பேரில் நடவடிக்கைகளை எடுப்பார்கள் என்ற எண்ணத்தில் சில பிரதான விஷயங்களைப்பற்றி மட்டும் எடுத்துச் சொல்லலாம் என்று நினைக்கிறேன்.

பொதுவாக இந்த மானியத்தில் ரூ. 13 கோடி ரூபாய் வரையிலும் அமைச்சர் அவர்களின் இலாகா செலவழிக்க வேண்டுமென்பதற்காக நாம் அவருக்கு அங்கீகாரம் கொடுக்கப் போகிறோம். மாண்புமிகு அமைச்சரவர்கள் இங்கே பேசுகிற போது, என்னுயை டிரான்ஸ்போர்ட் டிபார்ட்மென்ட் எப்படி நடக்கும் என்றால், "sustained efforts are being made to improve the operational efficiency of transport and to increase the convenience of the public. என்று சொன்னார்கள். அது ஒரு நல்ல கோஷமாகத்தான் இருக்கிறது. ஆகவே, அதைப் படிப்படியாக எந்த முறையில், 3 மாதங்களுக்குள்ளோ, 6 மாதத்திற்குள்ளோ ஒரு வருஷத்திற்குள்ளோ, சர்க்கார் நடத்தும் போக்குவரத்துக்கள், அல்லது சர்க்கார் எடுத்திருக்கும் தனியார் போக்குவரத்துக்கள் எல்லாம் இந்த ஆண்டுக்குட்பட்டு எந்த அளவுக்கு வந்திருக்கிறது என்ற ரிப்போர்ட்டை இங்கே சமர்ப்பிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

காரணம். இங்கே கூட பல்லவா போக்குவரத்து கார்ப்பரேஷன், பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம், சேரன் போக்குவரத்துக் கார்ப்பரேஷன், சோழன் போக்குவரத்துக் கார்ப்பரேஷன், என்று அமைந்ததற்குப் பின்னாலே கூட, இன்னும் 3,000 பஸ்கள் கூட வரவில்லை. தனியார்த்துறையில் 6,000-க்கு மேற்பட்ட பஸ்கள் இன்னும் இருக்கின்றன. அந்த பஸ்களும் நம் கைக்குள் வரவேண்டும். நம் கைக்கு வருவதற்கு முன்பு அந்த பஸ்கள் எப்படி நடைபெறுகிறது என்பதைத் தெரிந்து கொள்ளவேண்டிய பொறுப்பு நமக்கு இருக்கிறது. நாங்கள் வற்புறுத்திய வெட்டுப் பிரேரணைகள் அது சம்பந்தமாக நடவடிக்கைகளை தொடர வேண்டுமென்பதற்காகத்தான்.

தேசிய மயமாக்கப்பட்டதைப் பற்றி என்னுடைய கருத்தை சொல்லலாம் என்று நினைக்கிறேன். அமைச்சர் ரிவியூவில் இந்த தேசிய மயமாக்கும் கொள்கை பற்றி சொல்லியிருக்கிறார்கள்.

[திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி] [1972 மார்ச் 28]

போஸ்ட் வார் ரீகன்ஸ்டிரக்ஷன் கமிட்டியில் எங்கள் கட்சியின் சார்பில் திரு. பி. இராமமூர்த்தி இருந்தார்கள். அன்றைக்கு ரோட் டிரான்ஸ்போர்ட் சார்பாக திரு. அனந்தராமகிருஷ்ணன் இருந்தார்கள். திரு. ஆர். கே. சண்முகம் செட்டியார் அவர்கள் இருந்தார்கள். அந்தக் கமிட்டி ஆய்வுக்குப் பிறகு அந்தக் குழுவிடத்தில் கருத்துக்கள் கூற என்னைப் போன்றவர்களுக்கு வாய்ப்பு இருந்தது. இந்த நாட்டில் இருக்கும் பஸ் டிரான்ஸ் போர்ட் எல்லாவற்றையும் தேசியமயமாக்கவேண்டும், அல்லது அரசாங்கத்தின் கட்டுப்பாட்டுக்குள் வரவேண்டுமென்று சொன்னார்கள். 1944-எங்கே! இன்று 1972-ல் எவ்வளவு மெதுவாக நாம் ஊர்ந்துகொண்டு இருக்கிறோம் என்று சொல்வது ரொம்ப வருந்தத்தக்கது.

அன்று நகரத்தில் இருக்கும் பஸ்கள் மட்டும் தேசியமயமாக்கப்பட்டன. அடுத்தாற்போல், கன்னியாகுமரி மாவட்டம் தமிழ்நாட்டோடு சேர்ந்தும் அங்கேயுள்ள பஸ்களும் தேசியமயமாக்கப்பட்டது. அன்று திரு. ஆர். வெங்கடராமன் போன்றவர்களுக்கு நெடுந்தாரம் போகும் பஸ்களை தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்ற எண்ணம் இருந்ததால் கொஞ்சம் நடந்தது. இப்போதுகூட தயங்கித் தயங்கித்தான் தேசியமயமாக்கும் கொள்கையிருக்கிறது என்று சொல்லாமல் இருக்க முடியாது. ஒரு காலக்கெடு வைத்து ஒரு 5 ஆண்டு காலத்திற்குள், 10 ஆண்டு காலத்திற்குள் எல்லா பஸ்களையும் அரசுடமை ஆக்கிவிடவேண்டுமென்று கொள்கை வைத்துக்கொண்டு, அதன் அடிப்படையில் போவதுதான் சரியானதாக இருக்கும். ஒழுங்காக இருக்கும். அதற்கு மாறாக, 75 மைலுக்கு மேல் போகும் பஸ்களை எடுப்பது என்று சொன்னால், அதுகூட சரியாகச் செய்யவில்லை என்று தோன்றுகிறது.

உதாரணமாக, மதுரையிலிருந்து-திருச்சிக்கு செல்லும் சுந்தரம் டிரான்ஸ்போர்ட் இன்னும் ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது. மற்றும், 10 பஸ் வரைக்கும் வைத்துக்கொள்ளலாம் என்று சொன்ன உடனே, ஜெய விலாஸ் கம்பெனி—அருப்புக்கோட்டையில் இருக்கிறது—பல பஸ் கம்பெனிகளாகப் பிரித்து அந்த லிஸ்டில் வராத மாதிரி செய்து கொண்டு விட்டது. இந்த கம்பெனி எந்த ஆட்சி வந்தாலும் தங்கள் கைக்குள்ளே அவர்களைப்



1972 மார்ச் 28] [திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி]

போட்டுக்கொண்டு விடுகிற சாமர்த்தியம் உள்ளது என்று சொல்லுகிறார்கள். நம்முடைய இலாகா இதைப் பரிசீலிக்க வேண்டும்.

மெட்ராஸ்-செங்கல்பட்டு ஒரு ரீஜின் என்று சொல்லி, தேசிய மயம் செய்திருக்கிறார்கள். அது வரவேற்கத்தக்கதுதான். இதற்குப் பிறகு பஸ்கள் எல்லாம் நன்றாக ஓடுமானால் நமக்கு தெம்பாக இருக்கும்.

இப்போது பாண்டியன் ரோடுவேஸ் கார்ப்பரேஷன் என்று மதுரையில் வைத்திருக்கிறோம். அங்கே எடுத்துக்கொண்ட பஸ்களுக்கு நஷ்ட ஈடு கொடுக்கப்போகிறோம். கிட்டத்தட்ட 4 கோடி ரூபாய் கொடுக்கவேண்டியிருக்கும் என்று நினைக்கிறேன். அந்த 4 கோடி அவர்கள் கையில் போகிறதோ அல்லது முக்கால்வாசி மத்திய அரசுக்கு வரி என்ற பெயரில் போகிறதோ தெரியாது. எப்படியும் நாம் அந்தப் பணத்தைக் கொடுக்கப் போகிறோம். இப்போது 25-வது அரசியல் சட்ட திருத்தம் பாராளுமன்றத்தில் நிறைவேற்றப்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே, நம்முடைய சட்ட மன்றத்திலே உட்கார்ந்து நாம் எவ்வளவு அவர்களுக்கு நஷ்ட ஈடு தருவது என்பதைப்பற்றி விவாதித்து, நஷ்டஈடு நிர்ணயித்தால் நல்லது. அவர்களும் வரியிலிருந்து தப்பித்தாலும் தப்பிக்கலாம். கொள்கை ரீதியாக இதிலே விவாதித்து முடிவு எடுக்கவேண்டும்.

நான் டி.வி.எஸ். நிறுவனத்தை குறைத்துப்பேச விரும்ப வில்லை. காரணம் டி.வி.எஸ்-ஐ எதிர்த்து நான் பொதுத் தொண்டிற்கு வந்தவன். 1948-ல் டி.வி.எஸ். ஸ்ட்ரைக்கில் நான் கைது செய்யப்பட்டு, 4 ஆண்டுகாலம் சிறையில் இருந்தேன். கிருஷ்ண போன்றவர்கள் சொல்லுகிறார்கள், நீ விரும்பியது நடந்தது. தேசியமயமாக்கவேண்டுமென்று சொன்னாய், அது நடந்து இருக்கிறது என்று அவர்கள் பொலுக்கூட்டத்தில் சொன்னார்கள். அதிலே நாம் கண்காணிக்க வேண்டிய விஷயம் என்னவென்றால், என்னதான் நேர்மையானவர்களாக இருந்தாலும், பொதுவாக முதலாளிகளாக இருக்கக்கூடியவர்கள் ரொம்ப சுயநலம் அற்ற அளவுக்கு வந்து விட்டால் தனிப்பட்ட முதலாளிகளாக இருக்க முடியாது. ஆகவே, நமக்குக் கிடைத்திருக்கும்

[திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி] [1972 மார்ச் 28]

பேருந்துகள் நல்ல முறையில் இருக்கின்றனவா என்று பார்க்க வேண்டும். நான் பஸ் நம்பர் கூட நோட் செய்தேன், 7475, இந்த பஸ் மதுரைக்கும்-விருதுநகருக்கும் போதும் பஸ். நன்றாக ஓடிக்கொண்டிருந்தது. திடீரென்று 5 மைல்கள் சென்ற உடன் வேகம் குறைந்துபோனது. அதற்குக் காரணம் என்ன? அவர்கள் கூட சில இடங்களில் தவறு செய்து இருக்கலாம்.

இப்போது மதுரையில் பாண்டியன் ரோட்வேஸ் கார்ப்பரேஷனும் இருக்கிறது. அரசாங்க டிஸ்ட்ரிக்ட். பஸ்களும் ஓடுகின்றன. இவை இரண்டிக்கும் இடையே கோ ஆர்டினைஷன் கிடையாது. There is great contradiction that exists. That is what is called lop-sided development இன்று. ஒன்றுக்கொன்று தொடர்பில்லாமல் ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது. ஆர்.டி.ஓ. இந்த ரீஜினல் டைரக்டர் இவர்கள் ஒன்று சேர்ந்து செயல்பட்டால் தான் நன்றாக இருக்கும். டிஸ்ட்ரிக்ட்ஸ் ரூட்டும் கார்ப்பரேஷனுக்குள் வரவேண்டும். இனிமேல் பொதுவாக புதிதாக வரக்கூடிய எந்த பஸ் வந்தாலும், மதுரை, இராமநாத புரத்தில் எந்த பஸ் ரூட் வந்தாலும் தனியாருக்கு கொடுக்கக் கூடாது என்று கொள்கை வகுக்க வேண்டும். அதோடு அங்கே தவறு செய்யும் கம்பெனிகளின் பஸ்களும், கார்ப்பரேஷனுக்குள் வந்தால், கார்ப்பரேஷன் நல்ல விரிவடையும். அப்போது அதுவும் நல்ல முறையில் செயல்படும்.

மதுரை. ராமநாதபுரம், நெல்லை ஆகிய மாவட்டங்களில் 1940-ம் ஆண்டு முதற்கொண்டே அந்தக் காலத்தில் பஸ் போக்குவரத்து திறமையாகத்தான் நடந்துகொண்டு வந்தது. அதற்குக் பல காரணங்கள் உண்டு. அதற்குக் காரணம் டி.வி.எஸ். மட்டுமல்ல. சில ஜில்லா அதிகாரிகள், டிரான்ஸ்போர்ட் பெரிய அதிகாரிகள், திரு. தேவசகாயம் போல பங்குகொண்டவர்கள் இருக்கிறார்கள். அவர்களுடைய திறமையான பங்கு இருந்தது. டி.வி.எஸ்.-இல் எம்.எஸ்.எஸ். என்று ஒருவர் இருந்தார். டி.வி.எஸ். போக்குவரத்து அருமையான முறையில் இருப்பதற்கு அவருடைய மூளை பயன்பட்டது. மதுரை, ராமநாதபுரம், திருநெல்வேலி ஆகிய இடங்களில் ஓரளவுக்கு இப்பொழுது வந்திருக்கக்கூடிய அமைப்பை



1972 மார்ச் 28] [திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி]

நாம் ஏற்றுக்கொண்டு வேகமாக ரோடு வேஸ் கார்ப்பரேஷனாக அந்தப் பகுதியை ஆக்க வேண்டும் என்று நான் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதுமாதிரிதான் நம்முடைய ஏ.பி.டி. விவகாரம் ஏ.பி.டி விஷயம் ரொம்ப அவசியமும் கூட. அதிலே ஒரு முக்கியமான விஷயம். நல்ல முறையில் கொடுக்கவேண்டுமென்று விரும்பினால் ஏன் வொர்க்ஷாப்பைக் கொடுக்க மறுக்கிறார்கள்? தற்பொழுது வெறும் மெயின்டெனன்ஸில் இருக்கக்கூடிய என்ஜின்களெல்லாம் வொர்க்ஷாப்பிற்குத் தான் போகும். ஆகவே, மெயின்டெனன்ஸுக்கு வொர்க்ஷாப்பிற்குத் தான் போயிருக்க வேண்டும். இந்த மசோதா வருகிறபொழுது கூட, 'எக்ஸ்க்ளுஸிவ்லி' என்று இருப்பதை எடுத்து விடவேண்டுமென்று கூட சொன்னேன் 'எக்ஸ்க்ளுஸிவ்லி ஃபார் மெயின்டெனன்ஸ்' என்று இருப்பதை 'வொர்க்ஷாப்ஸ் ஃபார் மெயின்டெனன்ஸ் அண்டு பாடி பில்டிங்' என்று திருத்தம் கொடுத்தேன். அந்தத் திருத்தம் சட்ட மன்றத்தில் ஏற்றுக் கொள்ளப்படவில்லை. நல்ல முறையில் நடத்த வேண்டுமென்று சொன்னால், மதுரை நகரை வைத்துக்கொண்டு, டி.வி.எஸ். ஒத்துழைப்பு இருக்கிறது என்று சொன்னால், நல்ல முறையில் நடத்துவதற்கு இம்மாதிரியான சில காரியங்களைச் செய்ய வேண்டும்.

எந்த அளவுக்கு பொள்ளாச்சியில் நிலைமை இருக்கிறது என்ற விவரம் எனக்குத் தெரியாது. தொழிலாளர்களின் விவகாரத்தில் கூட கோளாறு. பல தொழிலாளர்களை வேலையை விட்டு நிறுத்தி, திருப்பி வேலை கொடுக்கப்பட்டு நடந்து கொண்டிருக்கிறது. சோழன் டிரான்ஸ்போர்ட். விவகாரங்கள் பெரிய விவகாரமாக இருக்கிறது என்று ரிப்போர்ட்டு வந்திருக்கிறது. ஒரு பக்கத்தில் எஸ்.ஆர்.வி.எஸ். வந்திருக்கிறது. ராமன் அண்டு ராமன் வந்திருக்கிறது. சக்தி விலாஸ் தடுமாறிக் கொண்டிருக்கிறது. வரமாட்டேன் என்று சொல்லிக் கொண்டிருக்கிறது. இதையொட்டிக் கூட எஸ்.எம்.டி பஸ் தொழிலாளர்கள் ஓரளவுக்கு இங்கு வந்திருக்கக்கூடிய நிலைமை ஏற்பட்டிருக்கிறது. பல்லவா கார்ப்பரேஷனில், — I do not want to indulge in frivolities? 'பல்லவா, உன்னைத் தள்ளவா' என்று ஸ்டேன்ட்ஸ் சொல்லக்கூடிய ஒரு நிலைமை இருக்கிறது. இதைக் கொஞ்சம் கவனிக்க வேண்டும்.

[திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி] [1972 மார்ச் 28]

இன்னொரு விஷயத்தையும் நான் இங்கே சொல்ல விரும்புகிறேன். நீங்கள் கணக்குப் பூராவும் புரட்டிப் பார்த்தால், டிரான்ஸ்போர்ட்டில் இருக்கக்கூடிய—நகரத்தில் ஓடக்கூடிய பஸ்கள் லாபகரமாக ஓடவில்லை. தனியாகக் கணக்குப் போட்டுப் பாருங்கள். ஏன் அப்படி? அதைப்பற்றி கொஞ்சம் சிந்தித்துப் பார்த்து நல்ல முறையில் செய்யவேண்டும்.

அமைச்சர் அவர்களுக்கு நான் ஒன்று கூட கூற விரும்புகிறேன். நான் மேல்நாட்டு நகரங்களுக்குப் போய் வந்திருக்கிறேன். சிங்கப்பூரில் ரொம்பப் பிரமாதமாக இருக்கிறது. சிங்கப்பூரில் புகை விடக்கூடிய கார் ஏதாவது இருந்தால், அதை உடனே சார்ஜ் செய்து விடுவார்கள். அதே மாதிரி பஸ்களாக இருந்தாலும் அப்படித்தான். மக்களுடைய ஹெல்த், சுகாதாரம் ரொம்ப முக்கியம். ஆனால், இங்கு பார்த்தால், பெரிய பாக்டரியிலிருந்து வரக்கூடிய அளவுக்கு புகை லாரி, கார், பஸ் ஆகிய வண்டிகளிலிருந்து வருகிறது. இதை நாம் கண்டிப்பாக நிறுத்த வேண்டும், நிறுத்த முடியும். அமைச்சர் அவர்களால் இதைச் செய்ய முடியும். ஓரளவுக்கு எனக்கு சந்தோஷம். அதிகாரிகள் அவரை ஏமாற்றுவதற்கு முடியாது. ஏனென்றால் அவரே ஒரு என்ஜினீயர். மெயின்டெனன்ஸ் சம்பந்தமாக ரொம்ப அக்கறை எடுத்துக்கொண்டிருக்கிறார். இதைப்பற்றி இன்னும் அதிக கவனம் செலுத்தி சில காரியங்களைச் செய்ய முடியும் என்று வந்தால், உதவிகரமாக இருக்கும் என்று கருதுகிறேன்.

வேறு சில விஷயங்களைப் பற்றியும் நான் சொல்ல விரும்புகிறேன். பாடி பில்லிங் சம்பந்தமாக எடுத்துக் கொண்டால், இராணித் தோட்டத்தில் மிகவும் சுறப்பாக இருக்கிறது. அமைச்சர் அவர்கள் ஒரு என்ஜினீயர். ஒரு ஸ்கூர் அல்லது நட் போட்டு வைத்தால், அதிலே ரிவெட் பண்ணுவதற்கு குஷன் கிடையாது. பஸ் இரண்டு குதி குதித்தால் ஆணி வெளியே வந்துவிடுகிறது. குரோம்பேட்டில் கட்டப்படுகிற வண்டிகள் அப்படித்தான் இருக்கின்றன. வேறும் ஓட்டை-ஓட்டையாக இருக்கிறது. ஒரு நாளில் ஒரு பாடியைக் கட்டுவதற்குப் பதிலாக இரண்டு, மூன்று நாட்கள் ஆகட்டுமே, அப்படியானாலும் கட்டப்படுகிற பாடிகள் நல்ல முறையில்



1972 மார்ச் 28]

[திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி]

அமைய வேண்டும். இப்பொழுது தைட் சர்டீஸ்களெல்லாம் கூட  
விடுகிறோம். 400 மைல்கள் போகக் கூடிய அளவிலே இருக்கிறது.  
ஆகவே, பாடிகள் நல்ல முறையிலே, சிறப்பான முறையிலே  
கட்டப்பட வேண்டும்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : பாடிகள் கட்டுவதற்கு  
நவீன இயந்திரங்கள் கையாளப்பட வேண்டும் என்கின்ற  
அடிப்படையில் குரோம்பேட்டில் நவீன இயந்திரங்களைக்  
கொண்டு வருவதற்கான ஏற்பாடுகள் இப்பொழுது நடைமுறையில்  
இருக்கின்றன. பாடிகள் கட்டுவதற்கு இரானித் தோட்டத்தில்  
ஓரளவுக்கு வசதிகள் வைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள்.  
குரோம்பேட்டில் அந்த வசதிகள் வர வேண்டியிருக்கிறது. கூடிய  
சீக்கிரம் நவீன இயந்திரங்கள் வந்து விடும்.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : 312 என்று சொல்வதைவிட  
200 என்று சொல்லுங்கள். சந்தோஷம். 200 நல்ல பஸ் பாடிகளை  
கட்டி முடியுங்கள். போதுமே.

அடுத்தபடியாக, வசதி கொஞ்சம் குறைவாக இருக்கிறது.  
வசதிகளைக் கொஞ்சம் அதிகப்படுத்த வேண்டும். என்னுடைய  
அசெஸ்மெண்டு இதுதான். ரயில் பிரயாணம் செய்வதைவிட பஸ்  
பிரயாணத்தைத் தான் நான் அதிகமாக விரும்புவன். பஸ்  
பிரயாணம் செய்து எவ்வளவு ரூபாய் மிச்சம் பிடித்திருப்பேனோ  
தெரியாது. பஸ்ஸில் ரெகுலராக பிரயாணம் செய்து  
வருபவர்களுக்குக் கொஞ்சம் வசதி செய்து கொடுக்க வேண்டும்.

நாகர்கோவிலிலிருந்து 10 டிக்கெட் என்றால், மதுரைக்கு  
வந்தவுடனே, மதுரை டிக்கெட்டுகள் ஏறுவதற்கு முன்னால்,  
மதுரையில் வண்டி வந்து நின்றவுடன் முன்னால் வந்து உட்கார்ந்து  
விடுகிறார்கள். அதனால் மதுரையிலிருந்து பிரயாணம் செய்யக்  
கூடியவர்கள் வயதானவர்களெல்லாம் பிள்ளை குட்டிகளை  
வைத்துக்கொண்டு தவிக்கிறார்கள். ரயில்வேயில் வைத்திருப்பது  
போல் மதுரையிலிருந்து 10 டிக்கெட்டுகளுக்கு இடம் ரிசர்வ்  
செய்துவிட வேண்டும். நாகர்கோவிலிலிருந்து மதுரைக்கு  
ரிசர்வ் பண்ணுகிறார்கள். அதேமாதிரி மதுரையிலிருந்து  
10, 15 டிக்கெட்டுகள் முன்னால் ரிசர்வ் செய்துவிட வேண்டும்.

[திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி] [1972 மார்ச் 28]

18, 19, 20 என்று நம்பர் கொடுத்துவிட வேண்டும். அப்பொழுது மதுரையில் வண்டி நின்றவுடன் மதுரையில் ஏறுகிறவர்கள் ரிசர்வ் செய்யப்பட்ட இடத்தில் போய் உட்கார்ந்து கொள்ள வசதியாக இருக்கும். நான் ஒரு தடவை சென்றபொழுது கூட கண்டக்டருக்கும், பாசெஞ்சருக்கும் சண்டை நடந்தது. என்னைப் போன்றவர்கள் சமாதானம் செய்ய வேண்டிய நிலைமை ஏற்பட்டது. இதை ரொம்ப ஈஸியாகச் செய்து முடிக்க முடியும் என்று சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, லாரிகளைப் பொறுத்த வரையில் ஒரு விஷயத்தைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். லாரி சர்வீஸைப் பற்றி பலரும் பேசினார்கள். லாரி முதலாளிகள் மசஜர் கொடுத்திருக்கிறார்கள். இன்ஸிடென்ஸ் ஆஃப் டாக்ஸேஷன் பற்றி சொல்லியிருக்கிறார்கள். நான் இப்பொழுது அதற்குள்ளே போக விரும்பவில்லை. அவர்களுக்கு டாக்ஸ் அதிகமாக இருப்பதால் கட்ட முடியவில்லை என்று சொல்கிறார்கள். அதைக் கொஞ்சம் கவனிக்க வேண்டும், படிப்படியாக லாரி சர்வீஸை அரசே ஏற்று நடத்த வேண்டும். அப்படிச் செய்தால் டி.வி.எஸ். ரொம்ப ஒத்துழைப்பார்கள். ஏனென்றால் லாரி சர்வீஸை தனியாக வைத்து, ஒரு தனி கிள்டம்மாக வைத்துக் கொண்டு, அதற்கான வசதிகளையும் வாய்ப்பையும் ஏற்படுத்துவது கொஞ்சம் குறையும். ஆகவே, படிப்படியாக லாரி சர்வீஸை அரசே ஏற்றுக்கொண்டு நடத்துவது என்ற கிந்தனையில் போக வேண்டும்.

இன்னொரு முக்கியமான விஷயம். அதாவது ஆக்ஸிடென்டைப் பற்றி. டிரைவர் கண்டக்டர்கள் ஆகியோர்களுக்கு ஆக்ஸிடெண்டு ஏற்படுகிறது. இரவு 12 மணியிலிருந்து 4 மணி வரையில் ஓட்டக் கூடாது என்று தொழில் சங்கங்கள் சொல்லி, காங்கிரஸ் ஆட்சியில் அப்படி வைத்தார்கள். திடீரென்று அதை மாற்றி விட்டார்கள். இப்பொழுது அதை ஒரு மணியிலிருந்து 4 மணி வரையில் என்று இந்த அரசாங்கம் மாற்றி போட்டிருக்கிறார்கள். நான் சொல்லும் யோசனை என்னவென்றால் ஒரு லாரிக்கு இரண்டு டிரைவர்கள் என்று போட்டுவிட வேண்டும். பல லாரிகளில் முதலாளிகள் இரண்டு டிரைவர்கள் போடுகிறார்கள். இரண்டு டிரைவர்கள், ஒரு கண்டக்டர் என்ற முறையில் போட்டுவிட



1972 மார்ச் 28] [திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி]

வேண்டும். இதுமாதிரி செய்தால் ஆக்ஸிடென்டை தவிர்க்கலாம். மேலும் லாரிகளில் பாசஞ்சர்களை ஏற்றுவது கண்டிப்பாக நிறுத்தப்பட வேண்டும். ஆனால் போலீஸ்காரர்கள் தான் லாரிகளில் அதிகமாக ஏறுகிறார்கள். போலீஸ்காரர்களே ஏறும் பொழுது, பிறர் ஏறினால் என்ன என்ற நிலைமை ஏற்பட்டு வருகிறது. ஆகவே, யாராக இருந்தாலும், லாரிகளில் பாசஞ்செரை ஏற்றக்கூடாது என்று கண்டிப்பாக உத்தரவு போடப்படவேண்டும். அப்படிச் செய்தால் ஆக்ஸிடென்டு குறைவதற்கு ஏதுவாக இருக்கும். அம்மாதிரியான நிலைமையை ஏற்படுத்த வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, பஸ்களை பொறுத்த வரையில் ஒரு சிறிய விஷயம். பிரஸ் கரெஸ்பாண்டென்ட்களுக்கு பாட்ஜ்கள் கொடுக்கப் படவேண்டும் என்று பல தடவை கிளப்பப்பட்டிருக்கிறது. போலீஸ் லத்தி ஜார்ஜ் செய்யும்பொழுது இந்த பாட்ஜை வைத்துக் கொண்டிருந்தால் அவர்களை அடிக்க மாட்டார்கள். பாட்ஜ் வைத்துக்கொண்டிருந்தால் கூட சில சமயங்களில் அடி வாங்குகிறார்கள். அது வேறு விஷயம். கவர்ன்மெண்டு டிரான்ஸ்போர்ட் பஸ்களைப் பொறுத்த வரையில் இதுமாதிரி ஃபரி பாட்ஜ்கள் கொடுக்கவேண்டும். டி.வி.எஸ்.-ல் கொடுக்கிறார்கள். கேரள சர்க்கார் பஸ்களில் கொடுத்திருக்கிறார்கள். இது ஜெனரல் டிமாண்டு. பல தடவை கேட்டிருக்கிறார்கள். ஆகவேதான் இதைச் செய்ய வேண்டும் என்று கேட்கிறோம்.

சர்க்கார் பஸ்களைப் பொறுத்த வரையில், என்னுடைய அபிப்பிராயம் என்னவென்றால், டிரைவர், கண்டக்டர்களுக்கு நல்ல சைகாலஜி தெரிந்தவர்களை வைத்து ஒரு வருஷம் ஏன் பயிற்சி கொடுக்கக்கூடாது? அதில் ஒன்றும் தவறு இல்லை. அவர்களுக்கு நல்ல பயிற்சி கொடுத்து, பாசஞ்சர்களுிடம் நீங்கள் இப்படி இப்படி நடக்க வேண்டும் என்று சொல்லிக்கொடுக்கலாம். இப்பொழுது நாசுகளை எடுத்துக்கொண்டால் வீட்டில் எவ்வளவோ கஷ்டம் இருந்தாலும், பேஷண்டுகளை கவனிக்க வேண்டுமென்ற எண்ணம் வருகிறதே, அதுமாதிரி தான் இவர்களுக்கும் பாசெஞ்சர்களைப் பார்த்தால் மரியாதையாக நடந்து கொள்ளவேண்டும் என்ற எண்ணம் ஏற்படவேண்டும். 'பி.ஈ.எஸ்.டி. யில் கண்டக்டர்கள்

[திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி] [1972 மார்ச் 28]

நல்ல முறையில் நடந்து கொள்கிறார்கள். டெல்லியில் இருக்கும் கண்டக்டர்களோடு கம்பேர் செய்து பார்த்தால் நம்முடைய கண்டக்டர்கள் எவ்வளவோ பெட்டர். லண்டனில் கண்டக்டர்கள் என்று சொன்னால் அவர்கள் பாசெஞ்சர்களோடு எவ்வளவு மரியாதையாகப் பழகுகிறார்கள்? 'வென் எவர் தே ரிசேவ் சம்திங், தே ஸே தாங்ஸ்'. டிக்கெட்டுக்கு பணம் கொடுத்தால் கூட 'தாங்ஸ்' என்று சொல்லுகிறார்கள்.

அந்தமாதிரி இங்கே உள்ளவர்களுக்கு நல்ல முறையில் பயிற்சி அளிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அதேமாதிரி நிர்வாகத்தில் உள்ள பெரிய அதிகாரிகளுக்கும் இந்த டிரான்ஸ் போர்ட்டைப் பற்றி பயிற்சி கொடுக்க வேண்டும். நல்ல திறமையாகத் தான் அவர்கள் பணி செய்து வருகிறார்கள். இருந்தாலும் அவர்களுக்கு இந்தமாதிரி பயிற்சி கொடுப்பது நல்லது. அந்தப் பயிற்சி கொடுப்பது ரொம்ப தூரத்திற்கு உபயோகமாக இருக்கும் என்பது என்னுடைய கருத்து.

இன்னொரு முக்கியமான விஷயம், இந்தப் பொதுத் துறையில், என்னைப் பொறுத்த வரையில் டிரைவர்கள், கண்டக்டர்கள் எல்லாம் நல்ல திறமையாகத் தான் பணியாற்றுகிறார்கள். அவர்கள் தவறு செய்கிறவர்களுக்கு 'பியூனிடன் பனிஷ்மெண்ட்' என்ற முறை இருக்க வேண்டியதுதான். ஆனால் பொதுவாக தவறுகள் நடக்காத அளவிற்கு 'செக்கிங் ஸ்டாப்-ஓ' அதிகப்படுத்த வேண்டும். இப்படிச் சொல்வது கண்டக்டர்கள், டிரைவர்கள் மேல் நம்பிக்கை இல்லாமல் இல்லை. ஆனால் இதன் மூலம் நிறைய பேர்கள் 'ப்ரமோஷன்' மூலம் பயனடைவார்கள் என்பதால் தான் இதைக் கவனிக்கும்படி கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : சபையின் அனுமதி யோடு அலுவல் நேரம் நீட்டிக்கப்படுகிறது.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : இந்தமாதிரி செக்கிங் ஸ்டாப் அதிகப்படுத்தப்பட வேண்டும். அதேமாதிரி அமைச்சர் அவர்களுக்குத் தெரியும். மதுரையிலிருந்து திருச்சிக்கு ஒருவர் டிராபிக் ஆபீசராக வந்திருக்கிறார். அவர்கள் முன்பு மதுரையில் டி.எஸ். ஆக இருந்தார். அவர் பி.இ. படித்துப் பட்டம் பெற்ற வாஸ்பர். அவர் இப்போது காலையில் எழுந்தவுடன்



1972 மார்ச் 28] [திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி]

டிப்போளிலுள்ள பஸ்களை எல்லாம் வெளியே போவதற்கு முன்பு ஒரு முறை செக் செய்கிறார். அப்படிப்பட்டவர்களுக்கு ஒரு 'ரெகக்னிஷன்' ஒரு 'என்கரேஜ்மெண்ட்' கொடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அதேபோல 'போர்மேன்' என்றாலும், டி.வி.எஸ்.ஐப் பார்ங் கள். அவர்கள் ஒவ்வொரு செக்ஷனுக்கும் இரண்டு பேர்கள் என்ற முறையில் போடுகிறார்கள். இதனால் 'எபிசியன்ஸி' கூடுகிறது. அதே முறையை இங்கே பின்பற்றினால் நல்லதாக இருக்கும் என்று கருதுகிறேன்.

அதேபோல, அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். இன்றைக்கு பொதுத் துறை ரொம்ப தூரம் வளர்ந்து கொண்டிருக்கிறது. இன்றைக்கு அரசாங்கத் துறையில் நிர்வாகத்தை சீர்படுத்துவதற்கு 'பப்ளிக் அக்கவுண்ட்ஸ் கமிட்டி' 'எஸ்டிமேட் கமிட்டி' என்றிருப்பது போல இந்தத் துறையும் மக்களுக்கு நல்ல முறையில் பணியாற்ற 'பப்ளிக் அண்டர்ஸ்டேன்டிங் கமிட்டி' என்று ஒன்று போட்டால் அது ரொம்ப உதவியாக இருக்கும் என்று நான் நினைக்கிறேன். இன்னும் பலவிதமான ஆலோசனைகளைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

இந்த டாக்சி சம்பந்தமாக இன்றைக்கு லைசென்ஸ் பெற்றவர்கள் தான் டாக்ஸி ஓட்டக் கூடியவர்களாக இருக்கிறார்கள். முன்பு ஒரு உத்தரவு போட்டிருந்தார்கள். பழைய டாக்ஸிகளை ஓட்டக் கூடாதென்று. டெல்லியில் போய்ப் பாருங்கள். 47, 48 மாடல் கார்களெல்லாம் டாக்ஸிகளாக ஓடுகின்றன. ஆனால் அங்கே எல்லாம் பஞ்சாபிலிருந்து வந்திருக்கிற சீக்கியர்கள் மிகத் திறமையாக அந்தமாதிரி பழைய கார்களைக் கூட ஓட்டுகிறார்கள். நல்ல முறையில் கவனித்து வருகிறார்கள். ஆகவே, அந்தமாதிரி இங்கேயும் இருக்க வேண்டுமென்றும் கேட்டுக்கொள்கிறேன். பழைய கார்களாக இருந்தாலும் பழுது இல்லாமலிருந்தால் அவைகளை டாக்ஸிகளாக ஓட அனுமதிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். ஆகவே, இங்கே டிப்போன இருக்கிற மாதிரி 'ரிஜிட்'—ஆக இருக்காமல் 'Let it go off the road' என்று போட்டால் அது மெக்கானிக்கலாக இருக்கும்.

[திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி] [1972 மார்ச் 28]

குறிப்பாக, நம்முடைய இந்த இலாக்கா நல்ல முறையில் பணியாற்றி வந்தாலும் அதிலும் ஒரு சில குறைகள் இருக்கிறது. அதற்கு ஒரே ஒரு உதாரணம் சொல்ல விரும்புகிறேன். 68-ல் நடந்த ஒரு மோட்டார் ஆக்ஸிடென்ட். பழனியப்ப கௌண்டர் என்பவரின் மனைவி அந்த விபத்திற்கு உள்ளானார். அந்த பழனியப்ப கௌண்டர் கோர்ட்டுக்குப் போய், அந்த வழக்கில் கீழ் கண்ட தீர்ப்புக் கூட கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது.

Before the Motor Accidents Claims Tribunal (District Judge Court) Salem.

M.A.C.A. No. 35 of 1968.

Palaniappa Gounder

Petitioner.

Judgement pronounced. There will be an award for Rs. 4,600 என்று கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது

This was in the year 1968. To-day it is 1972.

ஆனால், அவருக்கும் அந்தப் பணம் வந்து சேரவில்லை. இந்த மாதிரி விஷயங்களிலெல்லாம் கொஞ்சம் கவனம் செலுத்த வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கடைசியாக ஓரிரண்டு சிறு விஷயங்களை மட்டும் சொல்லி முடிக்கிறேன். குறிப்பாக இந்த சைக்கிள் ரிக்ஷாக்களைப் பற்றி. இது அமைச்சர் அவர்களின் இலாகாவில் இருப்பதால் இதைப் பற்றிச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

பொதுவாக இன்றைக்கு சைக்கிள் ரிக்ஷாக்காரர்கள் அவர்களுக்கென்று சங்கங்கள் வைத்திருக்கிறார்கள். ஆகவே, அப்படிப்பட்ட சங்கங்கள் வைத்திருப்பவர்களுக்கு அதிகமான சைக்கிள் ரிக்ஷாக்கள் கொடுக்கப்பட வேண்டுமென்று கேட்டுப் கொள்கிறேன். இன்றைக்கு பெரும் பணக்காரர்கள் தான் சைக்கிள் ரிக்ஷாக்கள் வாங்கி விடக் கூடிய நிலை இருக்கிறது. ஆகவே, இந்தமாதிரிச் சங்கங்களுக்கு அதிகமாக சைக்கிள் ரிக்ஷாக்கள் கொடுக்கப்பட வேண்டும். நம்முடைய தொழிலாளர் களுக்கு நிர்வாகத்திலும் பங்கு கொடுக்கவேண்டும். There must be participation of workers in the working of the industry at all levels அதை நீங்கள் செய்து பாருங்கள். செய்து பார்த்து என்ன நிலைக்கு வருகிறதென்று பாருங்கள்.



1972 மார்ச் 28] [திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி]

இன்றைக்கு சோவியத் ரஷியாவில் 'காட்செட்ரோவ்' என்ன பண்ணினார். அதேமாதிரி 'லொர்க்ஸ் பார்ட்டிசிபேஷன் இன் இன்டஸ்ட்ரி' என்பதை அங்கே ஒரு கொள்கையாக வைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அதேபோல் நாமும் இங்கு செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்றைக்கு சங்கங்களை தொழிற்சாலைகளில் அங்கீகரிப்பது சம்பந்தமாக ஒரு சட்டம் வருகிறது. ஒரு தொழிற்சாலையில் 2, 3 சங்கங்கள் இருந்தால் அதில் எதை அங்கீகரிப்பது என்பதற்காக இந்தச் சட்டம் வரவிருக்கிறது. அதைக் கட்டாயம் நிறைவேற்றவேண்டும். என்னைப் பொறுத்தவரையில் டிரான்ஸ் போர்ட்டுக்கு ஒரு சங்கமும், ஒவ்வொரு கார்ப்பரேஷனுக்கும் ஒவ்வொரு சங்கமும் என்று வைத்தால் நன்றாக இருக்கும் என்று கருதுகிறேன்.

ஒரு சின்ன ரிக்வஸ்ட். அது என்ன என்று சொன்னால். எனக்குத் தெரிந்து 2 டிரைவர்கள், 2 கண்டக்டர்கள் லாங் ரூட்டில் ஓடிக்கொண்டிருந்தார்கள். அப்படி போய் கொண்டிருக்கிற போது ஒரு நாள் அமைச்சர் அவர்கள் திடீரென்று அவர்களைப் போன பஸ்ஸுகளை செக் செய்கிறபோது அந்த டிரைவர்கள் ஏதோ சொல்லியிருக்கிறார்கள். ஆனால் அவர்கள் உண்மையில் நல்லவர்கள், நல்ல வேலை செய்யக்கூடியவர்கள். ஆனால் அப்படிச் சொன்னதற்காக இன்றைக்கு அவர்கள் 4 பேர்களும் பல்லவா கார்ப்பரேஷனுக்கு மாற்றப்பட்டிருக்கிறார்கள். இங்கே அவர்கள் ரொம்ப கஷ்டப்பட்டுக் கொண்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே, அவர்களை பழையபடி அந்த லாங் ரூட்டுக்கே மாற்ற வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். நம்முடைய டிரைவர்கள் எல்லாம் நன்றாக டிரைவ் பண்ணக் கூடியவர்கள். ஆனால் யாரோ ஒருவர் சொன்னார்கள். 'டிரைவர்களெல்லாம் தூங்கி விழுகிறார்கள், பஸ்ஸை ஓட்டுகிற போது' என்று. அது தவறாகும். இன்றைக்கு லாங் ரூட்டிலே ஓடுகிறவர்கள் மிகவும் நல்லமுறையில் பணி யாற்றிக் கொண்டிருக்கிறார்கள்.

(மாண்புமிகு பேரவைத் தலைமை)

ஆனால் 'ஸ்பீட் அப்' பண்ணுகிற காரணத்தால் அவர்களுக்கு கெல்லாம் 'டெய்லி பாட்டா' குறைகிறது. இன்சென்டிவ்

[திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி] [1972 மார்ச் 28]

போனஸ் என்று இன்றைக்கு கொடுக்கிறோம். 7½, 10, 12 என்று கொடுக்கிறோம். அப்படிக் கொடுக்கிறபோது இந்த கவர்ன்மென்ட் ஹாலிடேக்களைச் கூட கணக்கில் எடுத்துக்கொள்வதாகச் சொல்கிறார்கள்.

அதேபோல இந்த அக்குமிலேடிவ் காஷ்வல் லீவைப் • அதிகப் படுத்தவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கேரளாவில் இந்த வருடம் 50 லட்சம் ரூபாய் இலாபம் காட்டியிருக்கிறார்கள். அதே மாதிரி இங்கேயும் லாபம் ஏற்பட வேண்டுமென்று சொல்லிக்கொள்கிறேன். ஆனால் அதே நேரத்தில் அந்த இலாபத்தவிட இப்படிப்பட்ட 'பப்ளிக் அன்டர்டேகிங்ஸ்-ல்' எபிசியன்ஸியைக் கூட்டி பொதுமக்களுக்கு சௌகரியம் செய்து கொடுக்கவேண்டும். இங்கே ஒரு அமைச்சர் கூடச் சொன்னார்.

'We want more profit but our is not motive profiteering'. ஏதாவது செய்து, எப்படியாவது இலாபம் காட்டவேண்டும் என்று சொன்னார். பொதுப்பணித்துறை என்று சொன்னால் சில பேர்கள் பத்திரிக்கையில் என்னென்னமோ எழுதிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். அவர்கள் என்ன வேண்டுமானாலும், சொல்லட்டும். ஆனால், நம்மைப் பொறுத்தவரையில் பொதுப் பணித்துறை என்பதை மக்களுக்கு நன்மை செய்யக்கூடியதாக இருக்கவேண்டும். அதில் 'எபிசியன்ஸி' தான் முக்கியம். 'ப்ராஃபிட்' என்பது கடைசியில் தான் வரவேண்டும். இந்தத் தனியார்கள் நடத்துகிற பஸ்ஸுகளுக்கெல்லாம் பெர்மிட் கொடுக்கக்கூடாது. ஏனென்று சொன்னால் இன்றைக்கு அப்படிப்பட்ட தனியார்கள் நடத்துகிற பஸ் கம்பெனிகளெல்லாம் ஒரு 'சென்ட்ரல் ஆஃப் கரப்ஷன்' போல இருக்கின்றன. இப்படிப்பட்ட தனியார்கள் ஓரிரு பஸ்களை வைத்துக் கொண்டிருப்பவர்கள் அந்த பஸ்களை வாங்குவதற்காக "சேட்டுகள்" இடம் கடன் வாங்குகிறார்கள். பிறகு முதலையும் வட்டியும் கொடுக்கமுடியாமல் 3 வருடத்தில் அந்த கம்பெனியையே நடத்த முடியாமல் போய்விடுகிறார்கள். ஆகையால் That must be integrated into the nationalised set up. என்ற கருத்தை வலியுறுத்த விரும்புகிறேன்.

கடைசியாக நாங்கள் ஏற்கனவே கொடுத்திருக்கக் கூடிய வெட்டுப் பிரேரணைகளையும் அமைச்சர் அவர்கள் பதில் கொடுக்கிற போது கவனத்தில் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டு, முடிக்கிறேன்.



1972 மார்ச் 28]

**திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார் :** தலைவரவர்களே, இந்த மானியத்திலே எங்கள் கட்சியின் சார்பில் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிற வேட்டுத் தீர்மானங்களை ஆதரித்து இரண்டொரு கருத்துக்களைக் கூறுவதற்கு முற்படுகிறேன்.

முதலிலே, மோட்டார் வண்டிகள் நிர்வாகம் என்ற துறையிலே இருக்கின்ற என்னுடைய கருத்துக்களை இந்த அவை முன் வைப்பதற்கு முற்படுகிறேன். பொதுவாக, இப்போது டெம்பரரி பெர்மிட் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதிலே சில இடையூறுகளும், தகராறுகளும் இருக்கின்றன என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். உதாரணமாக, இந்த டெம்பரரி பெர்மிட் கொடுக்கின்ற போது நாஷனல் டிஃபென்சுக்கு பணம் கொடுக்க வேண்டுமென்று நிர்ப்பந்தப்படுத்துகிறார்கள். தென்னாற்காடு மாவட்டத்திலே இப்படி ஒருவரிடம் கட்டாயமாக பணம் வாங்கிக்கொண்டு, லைசென்ஸ் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அவ்வாறு செல்வது சட்டப் பூர்வமாக சரியில்லை. ஆனால் டெம்பரரி லைசென்ஸ் கொடுக்க வேண்டுமென்றால், இவ்வளவு பணம் கொடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டு வாங்கிக் கொள்கிறார்கள் என்பதை அமைச்சரவர்களுடைய கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன்.

நான் நாஷனல் டிஃபென்ஸுக்கு பணம் கொடுக்கவேண்டாம் என்று சொல்லவில்லை. கொடுக்கவேண்டும்; அதில் நான் நம்பிக்கை உடையவன் என்பதையும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். நாட்டுப் பாதுகாப்புக்கு ஒவ்வொருவரும் தானே மனமுவந்து கொடுக்கவேண்டும். அதிலே நிர்ப்பந்தம் இருக்கக்கூடாது. அதனால்தான் நான் இதைக் கூறுகிறேன். அதேமாதிரி பல இடங்களிலும் நடைபெறுகிறது. ஏதாவது லோன் வாங்கச் சென்றாலோ, அல்லது வேறு ஏதாவது கலெக்ஷனுக்குச் சென்றாலோ ரெவின்யூ அதிகாரிகள்—ஆர்.டி.ஓ. போன்றவர்கள்—நாஷனல் டிஃபென்ஸுக்கு பணம் கொடுக்கவேண்டுமென்று நிர்ப்பந்தப் படுத்துகிறார்கள் என்பதை நான் கூறத் தேவையில்லை.

அதேமாதிரி சேலம் ஜில்லாவில் பெர்மிட் கொடுப்பதற்கு நாஷனல் டிஃபென்ஸுக்கு பணம் கொடுக்கவேண்டுமென்று கட்டாயப்படுத்தி வாங்கியிருக்கிறார்கள். அப்படிப் பணம் வாங்கப்பட்டவர் ஈரோட்டில் உள்ள பொன்னுசாமி என்பதை

[திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்] [1972 மார்ச் 28]

அமைச்சரவர்களுக்குத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். பணம் கொடுத்த பின்னால்தான் அவருக்கு ரூட் கொடுத்திருக்கிறார்கள். நாஷனல் டிஃபென்ஸுக்கு பணம் கொடுக்கக்கூடாது என்றும் சொல்லவில்லை; பணம் வாங்கக்கூடாது என்றும் நான் சொல்லவில்லை. ஆனால் இந்தமாதிரி கட்டாயப்படுத்தாமல் வருகின்ற தொகையைப் பயன்படுத்திக்கொள்ளட்டும். ஆகையால் நிர்வாகத்தில் இருக்கின்ற இந்தமாதிரி குறைபாடுகளை மாற்றி அமைக்க வேண்டுமென்று அமைச்சரவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

நான் ஒன்றிரண்டு உதாரணங்களைச் சொன்னதால் அங்கே, அது மட்டும்தான் நடந்திருக்கிறது; வேறு எங்கும் அம்மாதிரி நடக்கவில்லை என்று நினைக்க வேண்டாம். அதைப்போன்று பல இடங்களிலே நடைபெற்றிருக்கின்றன. பொதுவாக எல்லா ஜில்லாக்களிலுமே இந்தமுறை இருக்கிறது. எடுத்துக்காட்டாகத் தான் ஒன்றிரண்டை இங்கே எடுத்துக் காட்டினேன் என்பதைக் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, இன்னொரு விஷயம். அசிஸ்டன்ட் டிரான்ஸ்போர்ட் கமிஷனர் ஆஃப் மெட்ராஸ் என்ற இந்த போஸ்ட் 6 மாத காலமாக வேக்கன்டாக இருக்கிறது. ஆன் போடுவதிலே தாமதப் படுத்தப்பட்டு வருகிறது. ஏன் அப்படி வேக்கன்டாக வைத்திருக்க வேண்டும். தகுதிவாய்ந்த ஒருவர் இல்லை என்பதினால் அல்லது வேறு காரணங்களினாலா என்பதை அமைச்சரவர்கள் அறிவிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இது ஒரு முக்கியமான பதவி. அதிலும் முக்கியமாக டிரான்ஸ்போர்ட் கமிஷனருக்கு அடுத்தபடியாக இருக்கக்கூடிய பதவியாக இருக்கிறது. சட்டப் பூர்வமாக கமிஷனருக்கு ஆலோசனைகள் கூறி, அவருக்கு உதவியாக இருக்கக்கூடிய ஒரு முக்கியமான பதவி நிரப்பப்பட்டாமல் நீண்ட காலமாகவே விட்டுவைத்திருப்பது சரியல்ல, நல்லதல்ல என்பதை இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன்.

அடுத்த விஷயம் இந்த 'ஆம்னி' பஸ்களைப் பற்றியது. ஆம்னி பஸ்களுக்கு இப்போது பெர்மிட் கொடுக்கக்கூடாது என்று தடங்கல் ஏற்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது. அந்தத் தடங்கல்



1972 மார்ச் 28] [திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்]

ஏற்படுத்தப்பட்டப் பிறகும் கூட ஒரு சிலருக்கு பெர்மிட் கொடுக்கப்பட்டிருப்பதாக எனக்குத் தகவல் வந்திருக்கிறது. சென்னையிலே இந்தத் தடை ஏற்பட்டப் பிறகு கருப்பையா மோட்டார்ஸ், சச்சிதானந்தம் மோட்டார்ஸ் என்ற இருவருக்கு பெர்மிட் கொடுக்கப் பட்டிருக்கிறது. அவர்கள் இருவரும் சென்னையைச் சேர்ந்தவர்கள். தடை ஏற்படுத்தப்பட்ட பின்னால் இப்படி குறிப்பிட்ட ஒரு சிலருக்கு கொடுப்பது தேவையா, அது முறைதானா என்பதை அமைச்சரவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன்.

அடுத்து, இன்னொரு முக்கியமான விஷயம். அரசாங்கத் திலிருந்து இன்று அரசாங்க உத்தியோகஸ்தர்களுக்கு கார்கள் கொடுத்து வருகிறார்கள். இதிலே டெலிவரி எடுப்பதற்கு ஒரு சிலருக்கு பம்பாய் சென்று டெலிவரி எடுத்துக்கொள்ளலாம் என்று விதிவிலக்குக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது என்று நான் அறிகிறேன். வெளி மாநிலத்திலே சென்று டெலிவரி எடுப்பதினால், நமது மாநிலத்திற்கு கிடைக்கவேண்டிய வரி போன்ற வருமானம் கிடைக்காமல் போய்விடுகிறது. அது வேறு மாநிலத்திற்குப் போய்விடுகிறது. மகாராஷ்டிரத்தில் சில சலுகைகள் இருக்கலாம். அதனால் எல்லோரும் அங்கே வாங்கக்கூடிய சூழ்நிலை ஏற்பட்டு, நமக்கு பெருத்த இழப்பு ஏற்படும். அதனால் யாராக இருந்தாலும் வேறு மாநிலங்களுக்குச் சென்று கார் வாங்கக் கூடாது என்று அரசு உத்தரவு பிறப்பிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து, பொதுவாக இன்றைக்கு மோட்டார் நிர்வாகத் துறையிலே இருக்கின்ற அமைப்பைப் பற்றி சில கருத்துக்களைக் கூற விரும்புகிறேன். மற்ற மாநிலங்களிலே இந்த நிர்வாகத்தைச் செம்மையாக நடத்தும் பொருட்டு ஒரு கமிட்டி அமைத்திருக்கிறார்கள். அந்த கமிட்டியில் எல்லா ஆர்.டி.ஓ. க்களும் கலெக்டரும் இருக்கிறார்கள். நான்-அஃபிஷியல் மெம்பர்களும் அதில் இருக்கிறார்கள். கலெக்டர் அந்த கமிட்டியைச் சேர்மேனாக இருக்கிறார். அதனால் அங்கெல்லாம் மோட்டார் நிர்வாகம் நல்லமுறையில் தடைபெறுவதாகச் சொல்லப்படுகிறது ஆகவே, அந்த மாநிலமான ஒரு அமைப்பை நமது மாநிலத்திலும் ஏற்படுத்த வேண்டு

[திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்] [1972 மார்ச் 28]

மென்றும், அதில் காலதாமதம் கூடாது என்றும் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

பொதுவாக மோட்டார் வண்டிகள் நிர்வாகம் இன்று அதிக வருவாய் தரக்கூடிய ஒரு துறையாக இருக்கிறது. அதிலும் நாம் இப்போது வரிகளை எல்லாம் அதிகரித்து இருக்கிறோம். ஆகையால் இதிலே கொஞ்சம் துரிதமான நடவடிக்கை எடுக்கப்பட வேண்டும் என்பதை இந்தச் சந்தர்ப்பத்திலே சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, மிகவும் முக்கியமான விஷயம் தேசியமயமாக்கப்பட்ட ட்ரான்ஸ்போர்ட், மக்களோடு அதிகமாகத் தொடர்பு கொள்கின்ற ஒரு துறை இந்தத் துறைதான். அதிலே ஒருசில அதிகாரிகள், கண்டக்டர்களைப் போன்றவர்கள் ஒரு தவறு செய்தாலும், உடனடியாக அவர்கள்மீது பழியை சுமத்தி, அரசாங்கத்தின் மீது பழி சொல்கிறார்கள். ஆகையால் இந்த இலாகாவிலே இருக்கின்ற கஷ்டங்களையும், துன்பங்களையும் நல்ல முறையில் ஆராய்ந்து, அகற்ற வேண்டும் என்பதற்காக இரண்டொரு கருத்துக்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

இந்த இலாகாவைப் பொறுத்தவரையில் 1970-71-லே பெருத்த நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. 102.30 லட்சம் ரூபாய் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. 1971-72-ல் 132.15 லட்சம் ரூபாய் நஷ்டம் ஏற்பட்டிருக்கிறது. இப்போது 1972-73-ல் 68 லட்சம் ரூபாய் இலாபம் எதிர்பார்க்கப்படுகிறது என்ற கணக்கை அமைச்சரவர்கள் தந்திருக்கிறார்கள். இப்போது இருக்கின்ற அமைச்சரவர்கள் வந்தபிறகு இந்த துறையிலே மாறுதல் ஏற்பட்டிருக்கிறது என்பதை ஒப்புக்கொள்கிறேன். இதற்கு முன்னாலே இந்த துறையில் என்னென்ன நடந்தன என்பதையும் இங்கே குறிப்பிட விரும்புகிறேன். இதற்கு முன்னே இருந்தவர்கள் இந்தத் துறையில் கோடிக்கணக்கான ரூபாய் லாபம் வரச் செய்கிறோம் என்று இந்த மன்றத்திலும் வாக்குறுதி கொடுத்தார்கள்; வெளியேயும் வாக்குறுதி கொடுத்தார்கள். அந்த வாக்குறுதிகள் எல்லாம் காற்றிலே பறந்துவிட்டன. ஆனால் இப்போது படிப்படியாக இலாபம் வந்துவிடும் என்று தெரிகிறது.



1972 மார்ச் 28] [திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்]

பொதுவாக நீண்டதூரம் போகிற பஸ்களையெல்லாம் அரசாங்கம் விட்டால் நஷ்டம் ஏற்படுவதற்கு காரணம் இருக்க முடியாது. இப்போது அரசாங்கம் அதிகமான நீண்டதூர பஸ்களையெல்லாம் விட்டுக்கொண்டிருக்கிறது. ஆகவே, இதை மேலும் சிறப்பாக நடைபெறச்செய்ய என்னென்ன செய்ய வேண்டும் என்பதை ஆராய வேண்டும்.

மதிப்பீட்டுக் குழுவின் சார்பிலே நாங்கள் அநேகமாக எல்லா சாஜ்யங்களுக்கும் சென்றிருந்தோம். அங்கெல்லாம் டிரான்ஸ்போர்ட் எப்படி நடைபெறுகிறது என்பதையும் விசாரித்து தெரிந்து கொண்டோம். நாங்கள் பார்த்த இடங்களில் எல்லாம் மிகவும் சிறப்பாக டிரான்ஸ்போர்ட் நடைபெற்ற இடம் குஜராத் மாநிலமாக இருக்கிறது என்பதை இந்த அவைக்கு அளிக்க நான் கடமைப்பட்டவனாக இருக்கிறேன். அங்கே தேசியமயமாக்கப்பட்ட அந்த பஸ் நிறுவனத்தில் பாடி பில்லிங், ஆப்பரேஷன் மற்றும் எந்தப் பிரிவாக இருந்தாலும் சிறப்பாக நடைபெற்றுக் கொண்டிருக்கிறது.

அதேமாதிரி மகாராஷ்டிரத்தில் பி.ஈ.எஸ்.டி. என்ற கம்பெனி டிரான்ஸ்போர்ட் நடத்துகிறார்கள். அதிலும் இலாபம் இருக்கிறது. ஆனால் அதில் நஷ்டம் வந்தாலும் எலெக்டிரிக் டிராம் மூலம் கிடைக்கின்ற வருமானத்தைக் கொண்டு நஷ்டத்தை ஈடு செய்கிறார்கள் என்று நிர்வாகிகள் கூறினார்கள். பொதுவாக சிட்டி, சர்வீஸ் எல்லாம் அப்படித்தான் இருக்கும். அதைப்போன்று தான் நமது சென்னை நகரிலும் இருக்கிறது. ஆனால் சென்னையில் குறித்த நேரத்தில் ஒழுங்காக எல்லா இடங்களுக்கும் பஸ்கள் போகின்றனவா என்றால் இல்லை என்றுதான் பலரும் சொல்கிறார்கள். அதிலும் குறிப்பாக நெரிசல் நேரத்தில் பிரயாணிகள் படுகிற கஷ்டங்கள் இவ்வளவு என்று சொல்லமுடியவில்லை. குறிப்பாக தாய்மார்களும், சகோதரிகளும் சொல்லமுடியாத துன்பத்திற்கு ஆளாகிறார்கள். மவுண்ட் ரோட்டில் முக்கியமான பகுதியில் ஸ்டான்லிங் கண்டக்டர்கள் வைத்து டிக்கட் கொடுக்கிறார்கள். ஆனால் டிக்கட் வாங்கியவர்கள் பஸ்களிலே ஏறுவதில் பல கஷ்டங்கள் இருக்கின்றன குறித்த நேரத்தில் பஸ் புறப்பட்டு விடுகிறது. நெருக்கமாக இருப்பதினால், பலர் ஏறிக்கொண்டிருக்கும் போதே பஸ் புறப்பட்டுவிடுகிறது.

[திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்] [1972 மார்ச் 28]

அடுத்து, பஸ்ஸிலே இருக்கின்ற ஸ்டான்டிங் பாசஞ்சர்களுக்கு இன்னும் கஷ்டமாக இருக்கிறது. தமிழகத்தின் தலைநகரத்திலே, சென்னையிலே காணப்படுகின்ற இந்தமாதிரியான நிலைமைகள் நமக்கு வேதனையைத் தருகின்றன. இப்போது நெரிசலான சமயங்களில் அதிகமான பஸ்களை விடுகிறார்கள். இருப்பினும் அது போதாது. இன்னும் அதிகமான பஸ்களை விடவேண்டும். அதற்கு எக்ஸ்பர்ட் கமிட்டியின் பரிந்துரையின் அடிப்படையிலே துரித நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். பொதுவாக இங்கே இருக்கின்ற இந்த நிர்வாகம் நடவடிக்கையை சற்று வேகப்படுத்த வேண்டும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இப்போது இந்த நிர்வாகத்தைப் பற்றி மாணவர்கள் என்ன கேலி செய்கிறார்கள், என்ன கிண்டல் செய்கிறார்கள் என்பதை நாம் அறிவோம். 'பல்லவா, தல்லவா, கொல்லவா' என்றெல்லாம் கிண்டல் செய்கிறார்கள்; பத்திரிகையிலே எழுதுகிறார்கள். இந்தமாதிரி நிகழ்ச்சிகள் விரும்பத் தக்கதல்ல என்பதை மட்டும் நான் எடுத்துக் கூறக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

இன்னும் அடுத்தபடியாகப் பார்க்கிறபோது நம்முடைய ஆப்பரேஷனல் எபிஷியன்சி எப்படி இருக்கிறது என்பதற்கான புள்ளிவிவரங்கள் தரப்பட்டிருக்கிறது. அமைச்சர் அவர்கள் தந்திருக்கிற ஆய்வுரையில் மொத்தப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையில் சாலையில் ஓட்டப்பட்டுள்ள பேருந்துகளின் சதவிகிதம் 1970-71-இல் 88 ஆக இருந்தது என்றும், 1971-72-இல் 31-12-1971 வரையில் 84 சதவிகிதமாக இருந்தது என்றும், 1-1-1972-ல் இருந்து 31-3-1972 வரை எதிர்பார்க்கப்படுவது 80 சதவிகிதமாக இருக்கும் என்றும் தந்திருக்கிறார்கள். 1970-71-இல் ஆப்பரேஷனல் எபிஷியன்சி 91 சதவிகிதமாக இருந்திருக்கிறது. 1971-72-க்கு 93 சதவிகிதமாக இருக்கும் என்று எதிர்பார்ப்பதாகக் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். இது எல்லாம் நம்முடைய ஆப்பரேஷனல் எபிஷியன்சிக்குப் போதுமானதாக இருக்கிறதா என்பதைப் பார்க்கவேண்டும்.

இன்னும் நம்முடைய போக்குவரத்து இலாக்காவில் டிரைவர்கள் வண்டிகளில் இன்ன இன்ன குறைபாடுகள் இருக்கின்றன, அவற்றைப் பழுதுபார்க்க வேண்டும் என்கிறார்கள். ரிப்பேரிங் செக்ஷனில் எல்லாவற்றையும் பழுது பார்த்துவிட்ட



1972 மார்ச் 28] [திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்]

தாகச் சொல்கிறார்கள். இப்படி இந்த இரண்டு துறைகளுக்கும் அடிக்கடி முரண்பட்ட கருத்துக்கள் வராது டிரைவர்கள் குறிப்பிடுகிற ரிப்பேர்கள் எல்லாம் ஒழுங்கான முறையில் செய்யப் படுவதற்கு ரிப்பேரிங் செக்ஷனில் தக்க ஏற்பாடுகள் செய்ய வேண்டுமென்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, நீண்டதூர பஸ்களைப்பற்றி ஒன்றிரண்டு கருத்துக்கள் சொல்ல விரும்புகிறேன். நாகர்கோயிலில் இருந்து சென்னைக்கு நீண்டதூர பஸ்கள்—மின்னல் வேகத்தில் வருகின்றன. நான் அவற்றில் அடிக்கடி பயணம் செய்வதுண்டு. அதிலே பயணிகளுக்குக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிற சௌகரியங்கள் போதா. முன்பு 48 சீட்டுகள் இருந்தன என்றால் இப்போது 50 சீட்டுகளாக்கியிருக்கிறார்கள். இது சரியல்ல. 450 மைல்களுக்கு மேல் பயணம் செய்ய வேண்டியவர்கள் சிறிது தலை சாய்த்துக் கொள்வதற்கு இப்படி அப்படி நகர்ந்து கொள்வதற்கு வசதி வேண்டுமென்றால் அதை 35 சீட்டாகக் குறைப்பது கூடச் சாலச் சிறந்ததாக இருக்கும். பின்னால் தலை சாய்ந்து கொள்ள குஷன் கொடுக்கப்படவேண்டும். கோள மாநிலத்திலே திருவிதாங்கூரில் இருந்து கண்ணனூருக்கு லக்ஷரி கோச் போகிறது. ஏரோப்பிளேன் சீட்டுகள் போல இடங்களை அமைத்திருக்கிறார்கள். நான் அந்த அளவுக்கு வசதிகள் செய்து தரவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளவில்லை.

ஆயினும் 250 மைல்களுக்கு மேல் போகக்கூடிய மின்னல் வேக துரித வண்டிகள் இன்னும் சற்று பயணிகளுக்கு பயணம் செய்வதற்கு லெக் ஸ்பேஸ், டிஸ்டெட் சீட் வசதியுடையதாக ஆக்கப்பட வேண்டுமென்று தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இங்கிருந்து நாகர்கோயிலுக்கு 27½ ரூபாய் ஜார்ஜ். 35 சீட்டுகள் போட்டால் கூட நஷ்டம் இருக்காது—அப்படிப் போடுவதே பொருத்தமாக இருக்கும் என்று நினைக்கிறேன். இன்னும் ஓரப் பகுதியில் இரண்டு இரண்டு சீட் என்று போட்டிருக்கிறார்கள். ஐந்து, ஆறாவது சீட் எம்.எல்.எ.க்களுக்கு என்கிறபோது ஆறாவது சீட்டில் உட்கார்ந்திருப்பவர் இரவில் நழுவி கீழே விழுந்ததையும் நான் பார்த்திருக்கிறேன். ஆகவே ஓரக் காலில் ஓராண்டு ரெஸ்டு அமைத்துக்கொடுப்பது அதுபோன்ற வண்டிகளில் மிகவும் வசதியாக இருக்கும் என்றும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

[திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்] [1972 மார்ச் 28]

அடுத்தபடியாக, பாசஞ்சர்ஸ் அமினிடஸ் என்று பார்க்கிற போது இன்றைக்கு நாம் செய்திருக்கிற வசதிகள் போதவே போதாது. அதுவும் குறிப்பாக யூரினல் லாவட்டிரிகள் மிகவும் மோசமாக இருக்கின்றன. மதுரையும் அப்படித்தான், சேலமும் அப்படியே. கோயம்புத்தூரிலும் அப்படி இருக்கிறது. நாகர் கோயில் நாற்றத்தைப்பற்றி எடுத்துச்சொல்ல வேண்டியதே இல்லை. ஒரு எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் இரண்டு எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் வந்து சென்றது என்றால் உடனடியாக அந்த லெட்ரின்களைக் களீன் செய்ய, லோஷன் போட்டு அலம்ப தக்க ஏற்பாடுகள் செய்யப் படவேண்டும். எஸ்டிமேட் கமிட்டியில் திரு. லத்தீப் அவர்கள் இதுபற்றி சேலம் ஜாயின்ட் டைரெக்டர் அவர்களிடம் கூட வற்புறுத்தி எடுத்துச் சொன்னார் இவை உடனடியாகக் கவனிக்கப்பட வேண்டும்.

அடுத்து, சாப்பிடுவதற்கு மதுரையில் வசதியே இல்லை. இரவு 8 மணிக்கு பஸ் வந்தால் 8½-க்குக் கிளம்பி விடுகிறது. அதற்குள் பக்கத்து ஓட்டல்களுக்குச் சென்று வா முடியவில்லை. இதே போன்றுதான் மற்ற பகுதிகளிலும் இருக்கக்கூடும். மின்னல் வேக பஸ் ஸ்டாண்டுகளில் சாப்பிடுவதற்கும், மலஜலம் கழிப்பதற்கும் கண்டிப்பாக வசதிகள் செய்து தரப்படவேண்டும். இன்னும் பஸ் போய்க்கொண்டே இருக்கிறபோது சிலருக்கு வாந்தி எடுக்கிற உணர்ச்சி வந்துவிடுகிறது. மின்னல் வேக பஸ் டிரைவர்கள் வண்டியை நிறுத்த சங்கடப்படுகிறார்கள். நிறுத்தவில்லை என்றால் வண்டியில் உள்ளவர்களுக்குச் சங்கடம் ஏற்படுகிறது. ஆகவே கொஞ்சம் அவர்களுக்காக நிறுத்த ஏற்பாடு இருக்கவேண்டும்.

அடுத்தபடியாக, பஸ்களை தேசியமயமாக்கப்பட்ட கையோடு இன்றைய தினம் நான்கு கார்ப்பரேஷன்கள் உருவாக்கப் பட்டிருக்கின்றன. பல்லவா, சோழா, பாண்டியா, சேரா என்பதாக—அந்தக் காலத்தில் அந்த மன்னர்களுக்குள் சண்டை ஏற்பட்டதுபோல இந்த காலத்தில் இவர்களுக்குள் சண்டை ஏற்படாது—இவை ஒரு கோஆர்டினைடெட் கார்ப்பரேஷன்களாக இயங்க ஏற்பாடு செய்யவேண்டும். அதற்காகத்தான் நான் அன்றைக்கு இதுபோல நான்கு கார்ப்பரேஷன்கள் வேண்டுமா, இரண்டு போதாதா என்று சொன்னேன். இப்போதும் கூட அந்த



1972 மார்ச் 28] [திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்]

யோசனையை மறுபரிசீலனை செய்யவேண்டும் என்று தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அடுத்ததாக, நான் பலமுறை பப்ளிக் அண்டர்டேக்கிங்ஸ் கமிட்டி என்று ஒன்றை அமைக்கவேண்டும் என்று கூறினேன். அந்த ஆலோசனையையும் நல்ல முறையில் பரிசீலிக்கவேண்டும்.

இன்னொரு விஷயம்—இந்த இலாக்கா ஸ்டோர்ஸ் நல்ல முறையில் பராமரிக்கப்படவேண்டும். அடிக்கடி அவர்கள் இண்டென்ட் போட்டாலும்கூட சரியான சமயத்தில் சாமான்கள் கிடைப்பதில்லை. சிலநேரங்களில் சப் ஸ்டாண்டர்ட் பார்ட்சுகள் கூட வாங்க நேரிட்டிருக்கிறது. ஜாயின்ட் டைரெக்டர்கள் பொறுப்பில் விடப்பட்டிருப்பதாகச் சொல்கிறார்கள். என்னைக் கேட்டால் ஸ்டோர்ஸையே ஒரு தனிப் பிரிவாக வைத்து ஒரு அதிகாரியின் நேரிடை மேற்பார்வையில் இருக்கவேண்டுமென்று இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன்.

அடுத்தபடியாக, கண்டக்டர்கள், செக்கிங் இன்ஸ்பெக்டர்கள் ரேஷியோ குறைவாக இருக்கிறது. அதை அதிகப்படுத்தவேண்டும். டிரைவர்களுக்குக் கொடுக்கிற சம்பளம் போதாது. கேரளத்தில் அதிகச் சம்பளம் கண்டக்டர்களுக்கும், டிரைவர்களுக்கும் கொடுக்கிறார்கள் அங்கே லாபத்தில்தான் ஓடிக்கொண்டிருக்கிறது. இங்கும் கண்டக்டர் டிரைவர்களுக்கு ஊக்கம் அளிக்கக் கூடிய வகையில் சம்பள விகிதங்களைத் திருத்தி அமைக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பொதுவாக இன்னொரு விஷயத்தைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். இந்த இலாகா மூலமாக நடக்கின்ற காரியங்கள் சீரும் சிறப்புமாக நடக்க வேண்டும் என்பதற்காகத் தக்க நடவடிக்கைகள் எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும். ஆக்ஸிடெண்டிகள் ஏற்பட்டால் ஒரு ஸ்பேர் பஸ் விட்டு பயணிகளுக்கு சௌகரியம் செய்து கொடுக்க வேண்டும். காலாகாலங்களில் வேண்டிய நடவடிக்கைகள் எடுத்து ஏற்படக் கூடிய குறைகளைப் போக்க வேண்டும்.

அடுத்தபடியாக, அட்டென்டென்ஸ் போனஸ் பற்றியது. ஒருவர் கேஷுவல் லீவு எடுத்துவிட்டால்கூட அட்டென்டென்ஸ்

[திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்] [1972 மார்ச் 28]

போனஸுக்கு உகந்தவர் அல்ல என்ற முடிவுக்கு வந்துவிடுகிறார்கள். மேலும் அரசாங்க விடுமுறையையும் சேர்த்துத்தான் இதைப் பார்க்கிறார்கள். கேஷுவல் லீவ் என்பது அவருக்கு உரிமையாகக் கொடுக்க வேண்டியது. அதனோடு இதைச் சேர்த்துச் செய்வது சரியல்ல என்பதைச் சொல்லிக்கொள்கிறேன்.

அடுத்தபடியாக, கட்டண உயர்வு, ரேஷனலைசேஷன் என்கிற பெயரால் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்ஸில் கட்டணத்தை உயர்த்தியிருக்கிறார்கள். சாதாரண பஸ்களிலும் முன்பு இருந்ததை விட அதிகமாக உயர்த்தியிருக்கிறார்கள். முன்பு 10 பைசாவாக இருந்தது இப்போது 30 பைசாவாக உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது. ஆகவே, அதை 20 பைசாவாகக் குறைக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். சாதாரணமாக அத்தியாவசியத் தேவைகளுக்காகப் போகிறவர்கள்தாம் பஸ்களில் டிரயானம் செய்கிறார்கள். அப்படிப் போகிறவர்களுக்கு இந்தக் கட்டண உயர்வு மிகவும் கஷ்டத்தைக் கொடுக்கிறது. ஆகவே, இதையும் புனர்பரிசீலனை செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இந்த இலாகாவைப் பொறுத்தவரையில் இருக்கின்ற ஊழியர்களுக்கெல்லாம் பல காரியங்களைச் செய்ய வேண்டுமென்று கூறுவதற்கு விரும்புகிறேன். ஊழியர்களின் பணிகளும் அந்த அந்தக் காலத்தில் நிறைவேற்றப்பட வேண்டும். ஒன்றை மட்டும் அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வர விரும்புகிறேன். குறிப்பிட்ட காலங்களில் லைசென்ஸ்கள் எல்லாம் புதுப்பிக்கப்படவில்லையென்று சிப் பிரசிடென்சி மாஜிஸ்ட்ரேட் அவர்கள் தீர்ப்பு அளித்திருக்கும்போது 1970-ம் ஆண்டில் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். லைசென்சானது குறிப்பிட்ட கால கெடுவுக்கு 5 மாதம் கழிந்த பிறகு கூட புதுப்பிக்கப்படவில்லை. அப்படி புதுப்பிக்கப்படாத லைசென்சுடன் அந்த வண்டி ரோடிலே ஓடியிருக்கிறது. இதனால் விபத்து ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஆறு மாதத் திற்குப் பிறகு திரும்பவும் புதுப்பிக்கப்படாமல் இருந்தது இன்னொரு 'வயலேஷன்' என்று தீர்ப்பில் குறிப்பிட்டிருக்கிறார்கள். ஆகவே, நீதிமன்றத்திலிருந்து வருகிற தீர்ப்புகளை உயர்தர அதிகாரிகள் பரிசீலனை செய்து அவ்வப்போது தக்க நடவடிக்கை எடுக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.



1972 மார்ச் 28] [திரு ஆர். பொன்னப்ப நாடார்]

இவையெல்லாம் ஒருவேளை ஓவர்ஸெட்டினால் ஏற்பட்டதாக இருக்கலாம். சிறுசிறு விஷயமாக இருந்தாலும். இலாகாவில் இருக்கிற மேல்மட்ட அதிகாரிகள் தக்க நடவடிக்கைகளை அவ்வப்போது எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும்.

ஒருசில நாட்களுக்கு முன் ஒரு மின்னல்வேக ஸ்டரைக் ஏற்பட்டது. காலையில் 6 மணிக்கு அந்த ஸ்டரைக் ஏற்பட்டு, நகரில் இருந்த போக்குவரத்தெல்லாம் ஸ்தம்பிக்கக்கூடிய வகையில் ஏற்பட்டது. யார் குற்றவாளி என்று சொல்ல நான் முன்வரவில்லை. ஆனால் இதன்காரணமாக அரசுக்கு எவ்வளவு நஷ்டம், பொதுமக்களுக்கு எவ்வளவு கஷ்டம் என்பதை உணர வேண்டும். மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் இதைக் கவனத்தில் கொண்டு பதில் கூற வேண்டும். மேல்மட்ட அதிகாரிகள் தலையிட்டு உடனடியாக இதைத் தீர்க்க வேண்டும். சுமார் 5 மணி நேரத் திற்குப் பின்னர்தான் இதைத் தீர்க்க வேண்டிய நிலைமை ஏற்பட்டது. உடனடியாகத் தலையிட்டு செய்திருந்தால் நல்லதாக இருந்திருக்கும் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். இப்படி அடிக்கடி ஏன் ஏற்படுகிறது என்பதை அரசு அதிகாரிகள் கவனித்து தக்க நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ள வேண்டும்.

இன்னொரு விஷயம் ட்ரான்ஸ்போர்ட் இலாகாவிலே பல பஸ்கள் பழுதடைந்து இருக்கின்றன. உதாரணத்திற்கு ஒரு நிகழ்ச்சியை மட்டும் சொல்ல விரும்புகிறேன். மதுவிலக்கு அமலில் இருந்த போது ஒருசில டிரைவர்கள் மது அருந்தி வண்டியை ஓட்டினார்கள் என்று சொல்லப்படுகிறது. 1969-ம் ஆண்டு ஜூன் மாதம் பைகிராப்ட்ஸ் ரோடில் ஒரு விபத்து நடந்தது. டவுன் பஸ்ஸானது முன்னே போய்க்கொண்டிருந்த டாக்சியைத் தட்டிவிட்டு, அதற்குப் பிறகு மோட்டார் சைக்கிளையும் தட்டிவிட்டு, பிற்பாடு இரண்டு பாதசாரிகளின் மேல் ஏறி, இரண்டு கார்களையும் தட்டிவிட்டு, கடைசியில் நின்றது என்று சொல்லப்படுகிறது. இப்படிப்பட்ட நிலைமையில் பிரேக் இல்லாத பஸ் ரோடில் ஓடினால் மக்கள் நிலைமை என்ன ஆவது?

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: அது எப்போது நடந்தது?

[1972 மார்ச் 28]

**திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார் :** 1969 ஜூன் 25-ம் தேதி நடந்தது. இந்தமாதிரி பல இடங்களில் இருக்கிறது. பிரேக் இல்லாத வண்டியாக இருக்கிற காரணத்தால் அது எத்தனை வண்டிகளில் மோதி, இந்த விபத்துக்களை உண்டாக்கியிருக்கிறது என்பதைப் பார்க்க வேண்டும். மற்றும் ஜூன் மாதம் 27-ம் தேதி ட்ரான்ஸ்போர்ட் பஸ் கோடம்பாக்கம் ஹைரோடில் இன்னொரு வண்டியை ஓவர்டேக் செய்யும்போது விபத்து ஏற்பட்டிருக்கிறது. அந்த விபத்தின்போது டிரைவர் மது அருந்தியிருந்தார் என்கிற குற்றச்சாட்டு போலீஸ் தரப்பிலே கூறப்பட்டது. இப்படி வேலையின்போது மது அருந்தக்கூடாது என்று சட்டத்திலே இருக்கிறது. ஆனால் அதை நடைமுறையில் சரியாக அமல்படுத்தவில்லையென்பதைக் கூறிக்கொள்கிறேன். அதேபோல் இந்த விபத்திற்கு பிரேக் இல்லாததும் எஃபிஷியன்சியும் இல்லாதது நான் காரணம் என்று கூறப்பட்டிருக்கிறது.

இந்தத் துறையிலே பல காரியங்கள் செய்யப்பட்டிருக்கின்றன. தேசிய உடைமையாக்கப்பட்ட பின் ஒரு நோட்டிபிகேஷன் செய்திருக்கிறார்கள். 21-3-1972-ல் அது மாலைமூரசு பத்திரிகையிலே விளம்பரமாகக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால் அந்த விளம்பரம் அந்தத் துறையில் 29-9-1970-லே இலாகா தலைவரின் கையெழுத்தானது, 21-3-1972-லேதான் பப்ளிஷ் ஆகியிருக்கிறது. ஏன் காலம் தாழ்ந்து பத்திரிகையில் வந்திருக்கிறது? அப்படி மாலைமூரசு பத்திரிகையில் வந்திருக்கிறது என்பதை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன். 18-3-1972-ல் வேறு ஒரு விளம்பரம் வந்திருக்கிறது. அந்த விளம்பரம் இலாகாவில் 31-3-1971-லே கையெழுத்தாகியிருக்கிறது. கையெழுத்தானதிற்கும், பத்திரிகையில் விளம்பரம் வெளிவருவதற்கும் இவ்வளவு இடைவெளி அதிகம் ஏன்? இதைத் தவிர்க்க வேண்டும்.

அடுத்தபடியாக, நாகர்கோவிலில் நடந்த ஒரு நிகழ்ச்சியை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டு வருகிறேன். கன்செஷன் டிக்கெட்டுகளில் கோளாறு இருப்பதாகக் கண்டுபிடிக்கப்பட்டது. 10 ரூபாயாக இருந்தது 15 ரூபாயாக மாற்றி, 10 ரூபாய் மட்டும் செலுத்தியிருக்கிறார்கள் என்கிற குற்றச்சாட்டுகளை மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள்



1972 மார்ச் 28] [திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்]

கவனத்தில்கொண்டு தக்க நடவடிக்கை எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். சென்னையிலே கூட கள்ள டிக்கெட்டுகள் வைத்து விரியோகம் செய்து வந்தார்கள். இம்மாதிரியாக நடப்பதால் இந்தத் துறைக்குத்தான் பெருத்த நஷ்டம் ஏற்படும். இப்படிச் செய்வதும் நஷ்டத்திற்கு ஒரு காரணமாக இருக்கும். அதன் பேரில் என்ன நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்டிருக்கிறது?

இதுதவிர, செங்கோட்டையிலே 2 ஆயிரம் லிட்டர் டீசல் ஆயில் காணவில்லையென்று புகார் கொடுத்திருக்கிறார்கள். அதையும் விசாரிக்க வேண்டும்.

பொதுவாக இந்த இலாகாவிலே என்ன கஷ்டங்கள், துன்பங்கள் இருந்தாலும் இன்றைக்கு இருக்கும் கட்டணத்தை மேலும் உயர்த்தக்கூடாது என்ற ஆலோசனையை இந்நேரத்தில் சொல்லிக்கொள்கிறேன். ஏற்கெனவே இரண்டு முறை கட்டணம் உயர்த்தியாகிவிட்டது. இன்னும் கட்டணத்தைக் கூட்டினால் ஏழை எளிய மக்களைத்தான் அது பாதிக்கும். பஸ்களையெல்லாம் தேசிய உடைமையாக்கி, இன்னும் டிக்கெட் விலைகள் உயர்த்திக் கொண்டே போனால் அது மிகவும் கஷ்டமானதாக இருக்கும்.

பஸ்ஸில் போகிறவர்கள் செல்வச் சீமான்கள் அல்ல. நாம் மக்களுக்காகத்தான் இந்த பஸ்களை ஏற்றோம். அவர்களுக்காகத் தான் நாம் இதை நடத்த வேண்டும். இன்று இருக்கக்கூடிய கட்டணமானது கூடுதலாக இருக்கிறது. பொதுவாக இந்த இலாகாவிலே இன்னும் பல மாற்றங்கள் தேவை. இளமைத் துடிப்புள்ள மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்கள் நல்ல மாற்றங்களைத் தருவார்கள். தேசிய மயமாக்கியிருக்கும் இந்த நேரத்தில் சிரும் சிறப்புமாக நடத்துவதற்கு வழிவகை செய்ய வேண்டுமென்று கூறிக்கொண்டு, என்னுடைய உரையை முடித்துக் கொள்கிறேன்.

\* மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, போக்குவரத்துத் துறை மானியத்தின்மீது பல்வேறு உறுப்பினர்களும் கலந்துகொண்டு நல்ல பல கருத்துரைகளையெல்லாம் எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். எந்தத் துறைக்கும் இல்லாத அளவுக்குக் கூடுதலான அளவில் 91 வெட்டுத் தீர்மானங்களை இந்தத் துறைக்கு

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்] [1972 மார்ச் 28]

அங்கத்தினர்கள் அளித்தது எந்த அளவிற்கு இந்தத் துறையில் உற்சாகத்தைக் காட்டியிருக்கிறார்கள், ஊக்கத்தைக் காட்டியிருக்கிறார்கள் என்பதற்கு ஓர் அறிகுறியேயாகும்.

போக்குவரத்துத் துறை நல்ல துறையாக மலர் வேண்டும், நிர்வாகம் சீர்திருந்த வேண்டும், பொதுத் துறை நன்றாக வளர்ந்து பொதுமக்களுக்கு நல்ல சேவை அளிக்க வேண்டும் என்பதற்காகத்தான் அனைத்துக் கட்சி உறுப்பினர்களும் நல்ல கருத்துக்களை இங்கே எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். நானே கூட எதிர்பார்க்காத அளவிற்கு எதிர்க்கட்சியைச் சார்ந்தவர்கள், குறிப்பாக எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் கனிவோடு நல்ல பல கருத்துரைகளையும், பாராட்டுரைகளையும் வழங்கியிருக்கிறார்கள். இந்தத் துறை மேலும் நல்ல முன்னேற்றம் அடைய வேண்டுமென்பதற்காக ஊக்கம் அளிக்கும் வகையில் இங்கே எடுத்துச் சொன்ன பல்வேறு கருத்துக்களையும் ஒருசில தலைப்புகளாக ஆக்கி என்னுடைய உரையை நிகழ்த்தலாம் என்று இருக்கிறேன். ஏதாவது கருத்துக்கள் விடப்பட்டிருந்தால், அவை புறக்கணிக்கப்பட்டு விட்டன என்று தவறாகக் கருதாமல், அவையும் உரிய கருத்துக்களாக ஏற்கப்பட்டு, தக்க நடவடிக்கைகள் எடுத்துக் கொள்ளப்படும் என்பதைக் கூறி, என்னுடைய உரையைத் துவக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

பொதுவாக இந்த மன்றத்திலே அனைத்துக் கட்சி உறுப்பினர்களும் பஸ்கள் நாட்டுடமையாக்கப்பட வேண்டுமென்பதில் எந்த விதமான கருத்து வேற்றுமைக்கும் இடமில்லாமல் தங்கள் கருத்துக்களைத் தெரிவித்தார்கள். டாக்டர் ஹாண்டே அவர்கள் உட்பட மிகுந்த ஆர்வத்தோடு நாட்டுடமைத் திட்டத்தினை ஆதரித்தது 1972-ம் ஆண்டின் அதிசயம் என்று சொன்னால் மிகையாகாது. போக்குவரத்துத் துறையிலே நாட்டுடமையாக்குகின்ற திட்டத்தை விரைவாக நடத்த வேண்டுமென்றும் பல நண்பர்கள் எடுத்துச் சொன்னார்கள். நாட்டுடமைத் திட்டத்தை விரைவாக நடத்த வேண்டுமென்பதிலும், நாடு முழுவதும் கொண்டு வர வேண்டுமென்பதிலும், வேகமாகச் செய்ய வேண்டுமென்பதிலும் இந்த அரசுக்கு மாறுபட்ட கருத்து இல்லை. ஆனால் நாம்



1972 மார்ச் 28] [திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

இருக்கின்ற நிலைமைகளுக்கு ஏற்ப, நிதிவசதிகளுக்கு ஏற்ப, எந்த எந்தத் துறைகளுக்கு நிதிகளை அளிக்கவேண்டுமோ அப்படிப் பங்கிடு செய்து வருகிறோம். ஆனால் அதே நேரத்திலே இப்படிப் பட்ட முற்போக்குத் திட்டத்தையும் நிறைவேற்ற வேண்டுமென்று விரும்புகிறோம். ஆகையினால்தான் இந்த அரசு படிப்படியாகச் செய்து வருகிறது.

வேகமாகச் செய்யவேண்டுமென்று இந்த மாமன்றத்திலே ஒரு கருத்து குறிப்பிடப்பட்ட நேரத்திலே மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்கள் இந்தத் துறைக்கு அமைச்சராக இருந்த நேரத்திலே ஒரு கருத்தைச் சொன்னார்கள். அந்தக் கருத்தை நான் இந்த மன்றத்திற்கு இப்பொழுது நினைவுபடுத்த விரும்புகிறேன். 1967-ம் ஆண்டு மார்ச் மாதம் 29-ஆம் தேதியன்று இதே மன்றத்திலே நடைபெற்ற விவாதத்திலே கலந்துகொண்டு குறிப்பாக இடதுசாரி கம்யூனிஸ்டு கட்சியைச் சேர்ந்தவர்கள் நாடு முழுவதும் நாட்டு டமையாக்கப்படும் திட்டம் எப்பொழுது அமல் நடத்தப்படும் என்று கேட்டார்கள். அப்பொழுது நம்முடைய முதலமைச்சர் அவர்கள் அளித்த பதில், படிப்படியாக என்று சொன்னார்கள். ஆனால் எதிர்க்கட்சியைச் சேர்ந்த காங்கிரஸ் உறுப்பினர் ஒருவர் படிப்படியாக என்றால் எப்பொழுது நிறைவேறும் என்று கேட்டார்கள். அதற்கு நம்முடைய முதலமைச்சர் அவர்கள் அப்பொழுது, “தேசியமயமாக்குவது என்பது 1947-48-ம் ஆண்டில் திட்டம் தீட்டப்பட்டு இருபது ஆண்டுகளாகப் பழைய அரசாங்கம் ஏறிய படிப்படியைவிட நாங்கள் ஏறுகிற படிப்படி சற்று வேகமாக இருக்கும்” என்று தெரிவித்தார்கள்.

இந்த அரசு பொறுப்பேற்றுக் கொள்வதற்கு முன்பு 18 சதவீதம் பேருந்துகள்தான் நாட்டுடமையாக்கப்பட்டிருந்தன. ஆனால் இன்றைக்கு மூன்றில் ஒரு பங்கு என்ற அளவுக்கு நாம் வந்திருக்கிறோம். இன்னும் இதை வேகப்படுத்துவதற்கு நாட்டிலே இருக்கின்ற புதிய வழித்தடங்களையெல்லாம் அரசு மேற்கொள்ள வேண்டுமா? அல்லது பத்து பஸ்களுக்கு மேலாக தரப்படுகின்ற வழித்தடங்களை மேற்கொள்ள வேண்டுமா? அல்லது டெம்பரரி ரூட்களையெல்லாம் அரசாங்கம் மேற்கொள்ள வேண்டுமா? அல்லது பகுதிவாரியாக மேற்கொள்ளவேண்டுமா என்பதை

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்] [1972 மார்ச் 28]

யெல்லாம் அரசாங்கத்திடமே விட்டுவிடுவது நல்லது என்று கருதுகிறேன்.

கொள்கையைப் பொறுத்தவரையிலும் நாட்டுடமையாக்கப் படுவதில் எந்தவிதமான கருத்து வேற்றுமையும் இல்லை. ஆனால் எப்பொழுது, எந்த முறையிலே செய்யப்படவேண்டுமென்ற பொறுப்பை எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்கள் அரசாங்கத்திடம் ஒப்படைப்பார்கள் என்று கருதுகிறேன். ஏனென்றால் போக்கு வரத்துத் துறையில் அவர்களுக்கு நல்ல நம்பிக்கை இருக்கிறது என்பதை அவர்களுடைய பேச்சிலிருந்து என்னால் உணர முடிந்தது.

லாரிகளையும் தேசியமயமாக்க வேண்டுமென்ற கருத்தும் இங்கே தெரிவிக்கப்பட்டது. இன்னும் இந்த நாட்டிலேயிருக்கிற பயனிகள் போக்குவரத்து முழுவதும் தேசியமயமாகாத நிலைமையில் லாரிகளை இப்பொழுது என்று நடத்துவது அவசியந்தானா, தேவைதானா, உடனடியாக மேற்கொள்ளவேண்டியதுதானா என்பதை நாம் சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டியவர்களாக இருக்கிறோம். தற்பொழுது அப்படிப்பட்ட உத்தேசம் இல்லை என்பதைத் தெரிவிக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

போக்குவரத்துத் துறையிலே பல்வேறு திறுவனங்கள், சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம், சோழன் போக்குவரத்துக் கழகம், பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம், பல்லவா போக்குவரத்துக் கழகம் இப்படிச் செயல்படுகின்றன என்பதை நாம் எல்லாம் அறிவோம். ஏன் ஒரே கழகமாக வைத்துக்கொள்ளக் கூடாது என்று இங்கே கூட ஒரு கருத்துத் தெரிவிக்கப்பட்டது. நாளைத்து போக்குவரத்துக் கழகங்களாக வைத்துக் கொள்வதிலே என்ன பயன் என்று கேட்டார்கள். அவர்களுக்கு நான் ஒன்றை ஞாபகப்படுத்திக்கொள்ள விரும்புகிறேன். அதிகாரத்தைக் குவியலாக வைத்துக்கொண்டால் திறமையின்மை வளர்ந்துவிட முடியும். திறமையாக நடத்தப்படவேண்டுமானால் சில சமயங்களிலே அதிகாரங்கள் பகிர்ந்தளிக்கப்பட வேண்டும். இந்த அரசு அதிகாரக் குவியலை ஏற்றுக்கொள்கின்ற அரசல்ல. அதிகாரங்கள் பரவலாக்கப்படவேண்டுமென்ற கருத்தின் அடிப்படையிலேதான் இயங்கி வருகிறது. அமைப்புக்கள் பெரிது பெரிதாக இருக்க



1972 மார்ச் 28] [திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

வேண்டுமா? சிறிது சிறிதாக இருக்கவேண்டுமா? அண்ட் சராசரங்களாக இருக்க வேண்டுமா? அனுபுகமாக இருக்க வேண்டுமா? என்பதெல்லாம் ஆராயப்பட்டிருக்கிறது. டார்வின் தத்துவத்திலேகூட பெரியவைகள் வாழ்ந்ததாக வரலாறு கிடையாது. சிறிய சிறிய அமைப்புகள்தான் வாழ்ந்து வளர முடியும் என்று காலம் நமக்கு எடுத்துக் காட்டியிருப்பதை நாம் மறந்துவிடமுடியாது. எனவே ஆங்காங்கு இருக்கின்ற போக்கு வரத்துக் கழகங்கள், மக்களின் தேவைகளை நிறைவேற்று வதற்கும், மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் எடுத்துச் சொன்னதைப் போல், அங்காங்கு இருக்கின்றவர்களுக்கு வேலைவாய்ப்புக்களைத் தரவும், தொழில் தகராறுகள் ஏற்பட்டால் அங்கேயுள்ள தொழிலாளர்களுக்குச் சங்கடம் இல்லாமல் தீர்த்து வைப்பதற்கும் பயன்படும்.

இன்னும்கூடச் சொல்லப்போனால் போக்குவரத்துத் தொழிலுக்கும் இதரத் தொழில்களுக்கும் அடிப்படை வித்தியாசங்கள் பல உண்டு. இதரத் தொழில்கள் என்றால் எந்தத் தொழிலையும் நான்கு சவர்களுக்கு உள்ளே நடத்திவிடமுடியும். ஆனால் போக்குவரத்துத் தொழில் பல்வேறு கிராமங்களுக்குச் சென்றுவர வேண்டிய நிலைமை. தொழிலாளர்களுடன் நேர்முக தொடர்பு வைத்துக்கொள்வதற்கும், அந்தந்தப் பகுதியிலே உள்ள கிராமங்கள் பற்றி தெளிவாகத் தெரிந்து கொள்வதற்கும், நிர்வாகம் செம்மையாக நடைபெறுவதற்கும் ஏற்றது என்று அறிந்த காரணத்தினாலே தான், உணர்ந்த காரணத்தினாலேதான் பல்வேறு கழகங்களாக உருவாக்கி நல்ல முறையிலே நடத்துவதற்கான சூழ்நிலை ஏற்பட்டிருக்கிறது.

அது மட்டுமல்ல. பெரிய மூன்று மாவட்டங்களிலே உள்ள போக்குவரத்துக் கம்பெனிகளை மேற்கொண்டிருக்கிறோம். அதிலே பணியாற்றுகின்றவர்களுடைய வேலை நிலைமைகள் வெவ்வேறானவை. எல்லாவற்றையும் எடுத்துக்கொள்ளவேண்டுமென்ற வேகத்தில் குழப்ப நிலையை உருவாக்கிவிட்டால் உடனே ஏதாவது ஏற்பட்டால் பார்த்தீர்களா, பார்த்தீர்களா, தனியார் துறையிலே எவ்வளவு நன்றாக இருந்தது, நாட்டுடமையாக்கப்பட்டதும் 'அந்தோ! போய்விட்டதே! என்ற கூக்குரலை எழுப்புவதற்கு நாம் இடம் கொடுக்கக்கூடாது. ஏனென்றால் இந்த மன்றத்திலே

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்] [1972 மார்ச் 28]

உறுப்பினர்கள் நாட்டுடமையாக்கும் திட்டம் வெற்றிகரமாக நடைபெற வேண்டுமென்ற கருத்தைத் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். எனவே பல்வேறு பிரிவுகளாகப் பிரித்துத் திறமையை வளர்க்கவும், தேவைகளை நிறைவேற்றவும், பணியாளர்களுக்கு மனநிறைவு ஏற்படுத்தவும், பின்னாலே அந்தப் பகுதி முழுவதும் போக்கு வரத்துப் படிப்படியாக மேற்கொள்ளப்படுகின்ற நிலையில் அவை பெரிய நிர்வாகங்களாக வளர்வதற்கும் வாய்ப்பு இருப்பதால்தான் இத்தகைய அமைப்புகள் ஏற்படுத்தப்பட்டிருக்கின்றனவே தவிர வேறல்ல என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அரசாங்கம் நடத்துகின்ற போக்குவரத்துத் துறையைப்பற்றி மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் பல கருத்துக்களை எடுத்துத் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். நான் சென்ற தடவை இதே மானியத்தின்மீது சட்டமன்றத்திலே பதிலுரைக்கையிலே தெளிவாக எடுத்துச் சொன்னேன்.

அரசாங்கம் பல்கலை நடத்துவதிலே நாம் மூன்று அம்சங்களை அடிப்படையாக வைத்துக்கொண்டிருக்கிறோம். முதலாவது, பயணிகளுக்கு வசதியோடு குறிப்பிட்ட இடத்திலே குறிப்பிட்ட நேரத்திலே கொண்டுபோய்ச் சேர்ப்பது; இரண்டாவது, இந்தத் துறையிலே ஈடுபட்டிருக்கின்ற பணியாளர்களும், அலுவலர்களும் மனநிறைவோடு பணியாற்றச் செய்வது; மூன்றாவது, இந்தத் துறை மக்களுக்குச் சமையாக இல்லாத வகையிலே நஷ்டம் இல்லாமல் நடத்தப்படவேண்டுமென்ற அம்சங்களை வைத்துக்கொண்டிருக்கிறோம் என்று சொன்னேன். அப்பொழுது கூட டாக்டர் ஹாண்டே அவர்கள் இடைமறித்துக் கேட்டார்கள். நஷ்டத்தில் நடக்கிறதே, கவலைப்படாமல் இருக்கமுடியுமா? என்று கேட்டார்கள். நான் சொன்னேன், முதல் இரண்டும் சரியாகுமானால் மூன்றாவது தானாக வந்துவிடுமென்று சொன்னேன், எனக்கு நினைவிருக்கிறது. அந்த அடிப்படையிலேதான் நீண்ட தூரப் பேருந்துகளை முதலாவதாக பரிட்சார்த்தமாக நாம் எடுத்துக்கொண்டு பல நல்ல காரியங்களைச் செய்திருக்கிறோம், இன்றுகூட அதைப்பற்றி கொடுக்கப்பட்டிருந்த வெட்டுத் தீர்மானங்கள் ஆலோசனைகளாகவே இருந்தனவே தவிர, கண்டனங்களாக இல்லை.



1972 மார்ச் 28] [திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

பொதுவாக மாடிப்பேருந்துகளால் மக்களுக்கு வசதி ஏற்படவில்லை என்று கூறினார்கள். மாடிப்பேருந்துகளை ரத்து செய்தோம் அதைப்போலவே இருக்கை வசதிகள் வேண்டுமென்று மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சித் தலைவர்களும் மற்றும் குறிப்பாக கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திலேயிருந்து வந்திருக்கின்ற சட்டமன்ற உறுப்பினர்களும் கேட்டார்கள். ஏனென்றால் அந்தப் பேருந்துகளைப் பற்றி நேரடித் தொடர்பு அவர்களுக்கு இருக்கிறது என்பது எனக்கு நிச்சயமாகத் தெரியும். எதிர்க்கட்சித் தலைவரவர்கள் இந்த அரசாங்கம் கொடுத்த காரையே வேண்டாமென்று சொன்னார்கள், அவர்கள் வசதியாக எப்படியும் வீடு போய்ச் சேர வேண்டுமென்று கருதி அவர்கள் செல்லுகின்ற பேருந்துகளையாவது சொகுசுப் பேருந்துகளாக, நல்ல பேருந்துகளாக, நல்ல இருக்கைகள் கொண்டதாக, தலையை வேண்டுமானாலும் சாய்த்துக் கொள்ளலாம், உடலை வேண்டுமானாலும் சாய்த்துக் கொள்ளலாம், 48 இருக்கைகள் இருந்தால் போதும் என்று சொன்னார்கள், வேண்டாம் நாற்பதே போதும் என்று 25 பேருந்துகள் லக்சரி ரோச்சுகளாகக் கட்டிவிடத் தயாராக இருக்கிறோம்.

அதமட்டுமல்லாமல், இந்த விரைவுப் பேருந்துகளில் ஆலோசனைப் புத்தகங்களை நாம் வைத்திருந்தோம். அதில் பொது மக்கள் ஏராளமாக நல்ல பல கருத்துக்களை எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். அந்தக் கருத்துக்களை நாம் நிறைவேற்றியதன் மூலம், வருமானம்கூட வாரத்திற்கு 4 லட்சம் ரூபாயாகயிருந்தது இன்றைக்கு 8 லட்சத்தைப் எட்டிப்பிடித்திருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன், இங்கேகூட இலாபத்திலே நடக்கிறதா என்று சொல்கிறார்கள். ஆனால் இலாபத்தில் நடக்கிறது என்று ஒரு காலத்தில் சொன்னார்கள், இப்பொழுதும் அதே மாதிரி சொல்கிறார்கள், இதை நாம் எப்படி நம்ப முடியுமென்று மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. ஜேம்ஸ் அவர்கள்கூட சூடுகண்ட புனையைப்போல சந்தேகப்பட்டார்கள். நான் அவர்களுக்குத் தெரிவிக்க விரும்புவதெல்லாம் வாரத்திற்கு 4 லட்ச ரூபாய் அதிகமான வசூல் நீண்ட தூரப் பேருந்துகளின் மூலம் கிடைக்கப் பெற்றிருக்கிறது. இதை 52 வாரங்களுக்கும் கணக்கிட்டால் கிட்டத்தட்ட 2 கோடி வரும் அளவில் விரைவுப் பேருந்துகள் அளிக்கும்வகையிலே மிகச் சாதாரணமான கணக்குகளின்மூலம்

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்] [1972 மார்ச் 28]

பெருக்கியிருக்கிறோம். இதை ஏன் சொல்கிறேன் என்றால், நினைத்தால் நல்ல முறையிலே நடத்த முடியாது என்பதல்ல. விரைவுப் பேருந்துகள் கடந்த ஒரு ஆண்டிலே நல்ல முறையிலே நடத்த வேண்டுமென்ற அடிப்படையிலே நாம் நடத்திய பேருந்துகள் இன்றையதினம் நல்லமுறையிலே இயங்கிக்கொண்டிருக்கின்றன. இவற்றிலே வசதிகளை அதிகரிக்க வாய்ப்புகளை உருவாக்க இருக்கிறோம்.

அதுமட்டுமல்ல, இவைகளிலே இப்போது பிரேக் டவுன்கள் என்று கணக்கிட்டால்—ஒரு நாளைக்கு 192 பேருந்துகள் தமிழகம் முழுவதும் ஓடுகின்றன—வாரத்திற்கு 9 ப்ரேக்டவுன்கள்தான் ஆகின்றன. பிரேக்டவுன்களை எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களிலே வெகுவாகக் குறைந்திருக்கிறோம். உலகத்திலேயுள்ள பிரேக்டவுன்களின் எண்ணிக்கையைப் பார்க்கும்பொழுது கூட இது மிக மிகக் குறைந்து இருக்கிறது என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் கூறக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

எக்ஸ்பிரஸ் பஸ்களைப் பொறுத்தவரையில் பயணிகளுக்கு, நிற்குமிடத்திலே நல்ல வசதிகளை மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று கூறுகிறார்கள். அது உண்மையிலேயே வரவேற்கத்தக்க யோசனை யாகும். சுற்றுலா வாரியத்தோடு தொடர்புபடுத்தி, அவர்கள் அங்கே ஏதாவது சிகரெட்டிலிருந்து ஸ்ளிப்வரையில் கேட்டார்கள், அப்படி தருவதற்கான வாய்ப்புகளைச் சுற்றுலா வாரியம் மேற்கொள்ள முடியுமா என்று கலந்து பேசியிருக்கிறோம்.

அதுமட்டுமல்ல, ஆங்காங்கேயிருக்கும் பப்ளிக் கன்வீனியன்ஸ், பொதுமக்கள் பயன்படுத்தும் இடங்களைச் செப்பனிட்டுப் பராமரிப்பதற்கு அரசாங்கம் நடவடிக்கைகளை எடுக்கும். ஏனென்றால் வருங்காலம் ஒளிமயமாகத் தெரிவதால் இத்தகு முயற்சிகளை மேற்கொள்ள இருக்கிறோம் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

மாவட்ட வழித்தடங்களைப்பற்றி எடுத்துக்கொண்டால் இப்பொழுது குறிப்பாக கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில்தான் அதிகமாக ஓடுகின்றன. அவற்றை நல்ல முறையிலே பராமரிப்பதற்கான முயற்சிகளை நாங்கள் மேற்கொண்டு இருக்கிறோம். ஆனால் இன்னும் அவைகளிலே கவனத்தை அதிகமாகச் செலுத்த



1972 மார்ச் 28] [திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

இருக்கிறோம், குறிப்பாக இந்த ஆண்டு பிரேக்-அவுன் வான்கள், வண்டியில் டீல்ஸ் கிட், ஓட்டுநர்களுக்கு மெக்கானிக்கல் பயிற்சி கொடுத்து வழியிலேயே நின்றவிட்டால் கவனிக்க, அதற்கு மேலாக ஊக்க போனஸ் திட்டம், ஆலோசனை பெட்டி, ஒர்க்ஷாப் கள், பேணுதல், பராமரிப்பு, சீர்படுத்துதல் வருகிற ஆண்டுகளில் இவைகளைத் தீவிரமாக மேற்கொள்ள இருக்கிறோம்.

மாவட்ட பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில் மாண்புமிகு கம்யூனிஸ்ட் கட்சித் தலைவரவர்கள்கூடச் சொன்னார்கள், மதுரையிலே பாண்டியன் போக்குவரத்துக் கழகம் இருக்கிறது, மதுரையிலே அரசாங்கப் போக்குவரத்து மூலமும் நடத்துகிறார்கள். இரண்டுக்கும் இடையே “லாப் டைட்டி டெவலப்மெண்ட்” ஒன்றுக்கொன்று ஒரு ஒருங்கின்மையில்லாத வளர்ச்சியிருக்கிறது என்று சொன்னார்கள். ஏற்கெனவே இந்த மன்றத்திலே தெரிவித்தபடி மாவட்டப் பேருந்துகளைப் பேணுதல், தரத்தை உயர்த்துதல் ஏற்பட்டவுடன் அங்காங்கேயிருக்கும் போக்குவரத்துக் கழகமே மேற்கொள்ள இருக்கிறது. “ட்ரான்ஸிஷன் ஸ்டேஜ்” இல் இருக்கிறோம். இப்பொழுதே அவற்றை எடுத்து நடத்துகிறோம் என்றால் அவைகளின் நிலையை, அவைகளின் தன்மையைப் பார்க்க வேண்டும். இந்த மாவட்ட வழித் தடங்களை போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்குத் தரலாமா, தந்தால் நல்ல முறையில் நடத்த முடியுமா என்பதைப் பார்க்க வேண்டும். அது மட்டுமல்ல, அரசாங்கம் நடத்தும் மாவட்ட வழித்தடங்களிலும் போக்குவரத்துக் கழகங்களின் தரத்தின் அளவிற்குக் கொண்டு வந்தால்தானே நல்லது என்று அரசாங்கம் தனியாக வைத்துக் கொண்டிருக்கிறது. ஆகவே அது நிரந்தர ஏற்பாடு அல்ல என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

நம்முடைய மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சித் தலைவரவர்களும், மாண்புமிகு உறுப்பினர் ஜேம்ஸ் அவர்களும் எப்படியும் கன்னியாகுமரி மாட்டத்திலுள்ள கட்டணத்தைப்பற்றிப் பேசாமல் இருக்க மாட்டார்கள் என்று நானும் நினைத்தேன். அதற்குக் காரணம் கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தின் அமைப்பு அப்படியிருக்கிறது. குறைந்த பட்ச கட்டணம் 30 காசு என்றால் பாதிக்கப்படுகிறது என்று சொன்னார்கள். இதற்காகத் தமிழக அரசு அறிவித்த கட்டணமே பாதிக்கக்கூடிய கட்டணம் என்று வாதாடுகிறார்கள்.

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்] [1972 மார்ச் 28]

அது உண்மை அல்ல. கட்டணத்தைப் பொறுத்தவரையில் நம் தமிழ்நாட்டில் 3 பைசா, ஆந்திராவில் 3.5 பைசா, கேரளத்தில் 3.3 பைசா, மைசூரில் 5 பைசா என்று கட்டணம் இருக்கிறது. இதைப் பார்க்கும்பொழுது தமிழகத்தில் குறைவாகத்தான் இருக்கிறது. இன்னும் சொல்லப்போனால் இந்தியாவிலேயே குறைந்திருக்கிறது என்று கூடச் சொல்லலாம். குறைந்த கட்டண அளவு தமிழகத்தில் 10 கிலோ மீட்டருக்கு 30 பைசா, கேரளத்தில் 6 கிலோ மீட்டர்களுக்கு 20 பைசா. கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் கேரளாவின் பகுதியிலிருந்து வந்த அந்த நில அமைப்பைக் கணக்கிட்டால் 20 பைசா என்று இருக்கும் போது இங்கே 30 பைசா என்று சொல்லலாமா என்ற குறை அவர்களுக்கு இருக்கிறது. அங்கே 6 கிலோ மீட்டர்களுக்கு 20 பைசா, இங்கே 10 கிலோ மீட்டர்களுக்கு 30 பைசா, இதைக் கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திற்கு மட்டும் அமல்படுத்துவது என்றால் இயலாது. தமிழ்நாட்டிலே 30 பைசா குறைந்த கட்டண அளவாக இருப்பதால் இதரபகுதிகளில் யாரும் பாதிப்பதாகத் தகவல் வரவில்லை. இருந்தாலும் ஆந்திரத்தில் 12 கிலோ மீட்டர்களுக்கு 40 காசு குறைந்த கட்டண அளவாக வைத்திருக்கிறார்கள். ஆகையால் இதை எந்த அளவிற்கு மறுபரிசீலனை செய்யலாம் என்பதைப்பற்றி அரசாங்கம் நிச்சயமாக ஆலோசிக்கும் என்பதை நான் இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

மாவட்ட வழித்தடங்களைப் பொறுத்தவரையில் நாம் இன்னும் பல காரியங்களை மேற்கொள்ள வேண்டியிருந்தாலும்கூட ஒன்றை மட்டும் நான் மகிழ்ச்சியோடு தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன். நாள் ஒன்றுக்கு வசூல் 1.36 லட்சத்திலிருந்து 1.78 லட்சம் என்ற அளவில் உயர்ந்து வந்திருக்கிறது.

அடுத்தபடியாக, நம்முடைய பல்லவா போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பற்றி நான் சில கருத்துக்களைச் சொல்ல வேண்டும். குறிப்பாக, சென்னை நகரத்திலேயுள்ள சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள், அதுவும் நம்முடைய மாண்புமிகு உறுப்பினர் டாக்டர் ஹாண்டே அவர்கள் பல கருத்துக்களை எடுத்துச் சொல்லியிருக்கின்றனர். இன்றைக்குக் கொஞ்சம் பரவாயில்லை, ஏனென்றால் சென்ற தடவையிருந்த சூட்டைக் காட்டிலும் இந்தத் தடவை சூட்டைக்



1972 மார்ச் 28] [திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

குறைத்து சுவையைப் பெருக்கி நல்ல ஆலோசனைகளை அவர்கள் பேசும்பொழுது கூறினார்கள் என்று நான் கருதுகிறேன்.

பல்லவா போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரையில் நாம் நிச்சயம் பல காரியங்களை மேற்கொள்ள வேண்டும். நான் ஏற்கனவே தெரிவித்ததைப்போல கடந்த ஆண்டு விரைவுப் பேருந்துகளைப் பொறுத்தவரையில் ஒரு சீரான அமைப்பினை மேற்கொண்டுள்ளோம். பல்லவா போக்குவரத்துக் கழகத்தை ஏற்படுத்தியதே சென்னை மாநகரத்தின் பிரச்சினைகளைத் தனிப் பட்ட முறையிலே கவனம் செலுத்தி அவைகளைத் தீர்க்க வேண்டுமென்பதுதான். சென்னை மாநகரத்திற்கு இருக்கும் பிரச்சினைகளும், தமிழகத்தில் இருக்கும் பிரச்சினைகளும் வெவ்வேறானவை. சென்னை மாநகரப் போக்குவரத்தில், சாதாரணமாக எவ்வளவு மக்கள் பயணம் செய்வார்களோ அவர்களைவிட 3 அல்லது 4 மடங்கு நாம் குறிப்பிட்ட ஒரு மணி நேரத்தில் குறிப்பிட்ட அலுவலகங்களுக்கு அனுப்ப வேண்டியவர்களாக இருக்கிறோம். அது சென்னை மாநகரத்திற்கு மட்டுமல்ல, கல்கத்தா நகரமானாலும் சரி, பம்பாய் நகரமானாலும் சரி, டெல்லி மாநகரமானாலும் சரி, உலகத்திலே உள்ள பல தலைநகரங்களானாலும் சரி இப்படிப்பட்ட பிரச்சினைகள் நம்மை மட்டும் இன்றைக்கு ஆட்டிப் படைக்கவில்லை. உலகத்திலே உள்ள வேறு நாட்டு வல்லுநர்களையும் இந்த நெரிசல் நேர, “பீக் அவர் டிராஃபிக்” பிரச்சினை ஆட்டிப்படைக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

ஆனால் அதனாலேயே இப்போது நடைபெறுவது மிகச் சிறந்த முறையிலே நடைபெறுகிறது என்று வாதிடுவதற்காக இதைச் சொல்லவில்லை. வருகிற ஆண்டு பல்லவா போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரை மூன்று கோணங்களிலே அணுகலாம் என்று முறைப்படுத்தி வைத்திருக்கிறோம்.

ஒன்று பேணுதல் முறையில் தீவிரமான மாற்றம். இரண்டாவது, Traffic (போக்குவரத்து) சீரமைப்பு “டிராவல் டிசையர்” என்ற முறையில் பயணிகள் எந்த வகையில் பயணம் செய்கிறார்கள் என்பதைப் பார்த்து அதற்கேற்ற முறையில் போக்குவரத்து பஸ்களில் சீரமைப்பதாகும். மூன்றாவது, மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் எடுத்துச் சொன்னதுபோல்

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்] [1972 மார்ச் 28]

“ஸ்டோர்ஸ் ரீ-ஆர்கனைசேஷன்”. நம்மிடத்தில் இருக்கும் பொருள்களின் கையிருப்பு, பயன்படுத்தும் முறையைப் பற்றிச் சீர்தூக்கிப் பார்த்துச் சீரமைக்க வேண்டியவர்களாக இருக்கிறோம்.

ஸ்டோர்ஸ் ரீ-ஆர்கனைசேஷனைப் பொறுத்தவரை இப்பகான் அவர்கள் ஒரு ஆய்வறிக்கையைத் தந்திருக்கிறார்கள். மெட்ரிகியல்ஸ் மாணேஜர் என்று போட்டு சீர்திருத்தி வருகிறோம். போக்குவரத்துப் பேருந்துகளில் நடைமுறையைப் பொறுத்தவரை பேராசிரியர் அய்யாசாமி அவர்கள் தலைமையில் குழு பணியாற்றிக் கொண்டிருக்கிறது. என்யுமேட்டர்ஸ் கணக்கைத் தயாரித்து வருகிறார்கள். சீர்திருத்தத்தைச் செய்கின்ற நிலையில் பல சங்கடங்களைச் சந்திக்க வேண்டியவர்களாக இருக்கிறோம். இருப்பினும் வருகிற ஆண்டு இதில் சீரமைப்பு நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்ளப்படும்.

வாழ்க்கையில், “அறஞ்செய விரும்பு; ஆறுவது சினம்” என்ற இந்த இரண்டையும் கடைப்பிடித்தாலே போதும் என்று மகாபாரதத்திலே தர்மராஜர் சொன்னதாக ஒரு கதை சொல்லுவார்கள். அதைப்போல், நாங்கள் அசோக் லைண்ட் எஞ்சினியரை பேணுதல் முறைபற்றி ஆய்ந்து அறிக்கை கேட்டபோது அவர்கள் சொன்னார்கள்—“ஒரு டெப்போவுக்கு 100 பஸ்ஸுக்கு மேல் இருக்கக்கூடாது; 25 பஸ்களை ஒரு க்ரூப் ஆக வைத்துக் கொள்ள வேண்டும்” என்று சொன்னார்கள். அவர் சொன்ன இரண்டையும் செய்ய வேண்டுமென்றால் ஆறு மாதத்திற்கு மேல் ஆகிவிடும் போலிருக்கிறது.

இன்றைக்கு சில பணிமனைகளில் 200 பஸ்களை வைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அங்கு பஸ்களைக் கொண்டு போய் நிறுத்தத்தான் இடம் இருக்கிறது. ஆகவே, டெப்போக்களை அதிகப்படுத்தினால்தான் ஒரு குரூப்புக்கு 25 பஸ்கள் என்ற முறையைக் கொண்டு வருவது முடியும்.

“யூனிடரி ரிப்ளேஸ்மென்ட்” என்று சொல்லப்படுகின்ற அளவில் ஒரு பாகத்தில் ஏதாவது கோளாறு ஏற்படுமானால் அந்த பாகம் முழுவதையும் எடுத்து மாற்றுவது ஒரு முறை. ஒரு பணிமனையில் ஒரே வகையான வண்டிகள்தான் இருக்க



1972 மார்ச் 28] [திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

மேன்றும் கூறியிருக்கிறார்கள். இப்போது அசோக் லேலண்ட் வண்டிகள், பென்ஸ் வண்டிகள், பார்சோ வண்டிகள் என்று கலந்து இருக்கின்றன. ஒரு டெப்போவில் எல்லாம் அசோக் லேலண்ட் வண்டிகளாக இருக்க வேண்டும். இன்னொன்றில் பென்ஸ் வண்டிகளாகவே இருக்க வேண்டும். சென்னை மாநகரத்தில் ரீ-கண்டிஷனிங் ஒர்க்ஷாப் அமைக்கப்பட வேண்டுமென்றும் தெரிவித்திருக்கிறார்கள். இப்போது சென்னை மாநகரத்தில் ஏற்படுகின்ற பிரேக்டவுன்களை எல்லாம் குறைக்க இந்த முறைகள் எல்லாம் நிச்சயமாகப் பயன்படும் என்று தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

பல்லவா போக்குவரத்துக் கழகம் இப்போதுதான் ஏற்பட்டிருக்கிறது. ஏற்பட்ட உடனேயே “பல்லவா தள்ளவா” என்று ஆரம்பித்தால் உண்மையில் அது வருத்தப்படக்கூடிய ஒன்றாகும். “நல்லவா” என்று சொல்லுவதற்குப் பதிலாக “தள்ளவா” என்று சொல்லுவது உண்மையில் பொருத்தமானது அல்ல. குழந்தை பிறந்தவுடன் “அம்மாவைப் போல் இருக்கிறான், அப்பாவைப் போல் இருக்கிறான்; பின்னால் பெரிய கலெக்டராக வருவான், பெரிய மனிதனாக வருவான்” என்று வாழ்த்தவேண்டுமே தவிர, பின்னால் பெரிய பிக் பாக்கெட்டாக வருவான் என்று சொன்னால் அது ஏற்படையது அல்ல.

பல்லவா போக்குவரத்துக் கழகம் ஜனவரி மாதத்தில் இருந்து நல்ல முறையில் செயல்பட ஆரம்பித்திருக்கிறது. வசூலைப் பொறுத்தவரை நாளொன்றுக்கு 2.11 லட்சம் ரூபாய் என்று இருந்தது பிப்ரவரி மாதத்தில் 2.71 லட்சம் அளவுக்கு அதிகமாகி யிருக்கிறது. மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் கட்டணத்தை உயர்த்தியதால் வசூல் உயர்ந்துவிட்டது என்று சொல்லக்கூடும். கட்டணத்தை உயர்த்திய பிறகு நவம்பர் மாதத்தில் வசூல் நாள் ஒன்றுக்கு 2.4 லட்சமாக இருந்தது, டிசம்பர் மாதத்தில் 2.35 லட்சம்; ஜனவரியில் 2.57 லட்சம்; பிப்ரவரியில் 2.71 லட்சம் என்ற அளவுக்கு உயர்ந்து வந்திருக்கிறது. குழந்தை நல்ல முறையில் வளர்ந்து வருகிறது என்பதை இன்றைக்குக் குடும்பம் வைத்திருப்பவர்கள் உணர்ந்து நிச்சயமாகப் பாராட்டுவார்கள் என்று எதிர் பார்க்கிறேன்.

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்] [1972 மார்ச் 28]

கடந்த ஆண்டை எடுத்துக் கொண்டாலும் ப்ரேக் டவுன் எண்ணிக்கை குறைந்திருக்கிறது. பயணத் தடவைகள் இழப்பு குறைந்திருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ளுகிறேன். பல்லவா போக்குவரத்துக் கழகத்தைப் பற்றி ஒன்றை நான் தெளிவாகத் தெரிவிக்க விரும்புகிறேன்.

எந்த மாநகர போக்குவரத்தும் நஷ்டத்தில்தான் நடைபெறும் என்பதை மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள்கூட எடுத்துச் சொல்லி யிருக்கிறார்கள். பம்பாயில்கூட 1½ கோடி ரூபாய் நஷ்டம்; கல்கத்தாவில் 3½ கோடி ரூபாய் நஷ்டம்; டில்லியில் 2.42 கோடி ரூபாய் நஷ்டம். நாம் அந்த அளவுக்குப் போகாமல் இருந்து கொண்டிருக்கிறோம். லண்டன் டிரான்ஸ்போர்ட்டைப் பார்த்தால் அவர்கள் எந்த நிலைமையில் இருக்கிறார்கள்? அவர்களுக்கு ஏழு கோடி ரூபாய் நஷ்டம். லண்டன் டிரான்ஸ் போர்ட்டில் ரயில்வேயையும் சேர்த்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். பம்பாயில் மின்சாரத்தை இணைத்து ஓரளவு சரிக்கட்டிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். நாம் செங்கற்பட்டு மாவட்டத்தையும் சென்னை யோடு சேர்த்து போக்குவரத்துக் கழகமாக உருவாக்கி இருக்கிறோம். செங்கற்பட்டு மாவட்டத்தில் கிடைக்கக்கூடிய ஆதாயத்தைக் கொண்டு இதைச் சரி செய்ய முடியுமா என்ற அடிப்படையில் பாடுபட வேண்டுமென்ற நோக்கத்துடன் சென்னை-செங்கற்பட்டு மாவட்டம் இரண்டையும் சேர்த்து இந்தத் திட்டத்தை மேற்கொண்டிருக்கிறோம்.

இதைப் பொறுத்தவரையில் இன்னொரு கருத்தையும் நான் தெளிவாகச் சொல்ல விரும்புகிறேன். லண்டன் டிரான்ஸ் போர்ட்டைப் பொறுத்தவரையில் அங்கிருக்கும் கவர்ன்மென்ட்—மத்திய சர்க்கார் என்ன செய்கிறார்கள் என்றால், புது பஸ்களை வாங்க 50 சதவிகிதம் கிராண்டாகக் கொடுக்கிறார்கள். நாம் பயன்படுத்தும் டிசல் இருக்கிறதே, அதற்கு விதிக்கப்படுகின்ற வரி எந்த அளவோ, அந்த வரி அளவுக்கு மாநகரப் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்குப் பணத்தை மத்திய சர்க்கார் தருகிறார்கள். அது மட்டுமல்லாமல் பயணிகளுடைய தேவைக்காக பஸ் டர்மினஸ், பஸ் ஸ்டாண்ட்ஸ், டெப்போக்கள் கட்டினால் 75 சதவிகிதம் மானியமாகத் தருகிறார்கள். இந்தக் கருத்துக்களை எல்லாம் நாங்கள் அகில இந்தியப் போக்கு வரத்துக் கழகக் கூட்டத்தில்



1972 மார்ச் 28] [திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

கூடச் சொன்னோம். டில்லி சர்க்கார் நான்கு முக்கிய நகரங்களில் டில்லி, பம்பாய், கல்கத்தா, சென்னை ஆகிய நான்கு நகரங்களில் ஒடுகின்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு கணிசமான அளவுக்கு நிதி உதவி செய்தாலொழிய நல்ல தரமான பஸ்களின் எண்ணிக்கையை அதிகப்படுத்தி மக்களுக்குச் சேவை செய்வது மிகக் கடினமாக ஆகிவிடும் என்பதை இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக் கொள்ளக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். கிட்டத்தட்ட இங்கிலாந்தில் 14 கோடி ரூபாய் லீப்ரூவல் டார்க்சுக்காகத் தருகிறார்கள்; நியூ பஸ்கள் வாங்க 10 கோடி ரூபாய் தருகிறார்கள். காபிடல் கிரான்ட் 75 பர்சன்ட் தருகிறார்கள். அந்த அளவுக்கு நிறையப் பணம் வைத்திருக்கும் டில்லி சர்க்கார் பெரிய நகரங்களில் இருக்கின்ற போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்கு நிதி உதவி செய்வது கடமை என்று நினைவூட்ட விரும்புகிறேன்.

தொழிலாளர்களைப் பற்றிப் பல்வேறு கருத்துக்களை எடுத்துச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். நான் சர்க்கார் போக்குவரத்துத் துறையை மேற்கொண்ட உடனேயே தொழிலாளர்களைப் பார்த்துச் சொன்ன கருத்து இதுதான். “தொழிலாளர்களுக்கு என்ன செய்ய வேண்டுமென்பதைப் பற்றி எனக்குத் தெரியும்; தொழிலாளர்களாகிய உங்களுக்குத் தொழில் தெரியும்; ஆகவே, தொழிலாளர்களே நீங்கள் தொழிலை நடத்துங்கள்; தொழிலாளர்களுக்கு என்ன செய்ய வேண்டுமோ அதை நான் செய்து தருகிறேன்” என்று விளக்கமாகச் சொல்லியிருக்கிறேன். அவர்களும் அந்தக் கருத்தை ஏற்று தொழிலை நடந்த ஆண்டு அமைதியாக நடத்தியிருக்கிறார்கள்.

இன்னும் சொல்லப்போனால் சென்னை மாநகரத்தில் எவ்வளவோ காரியங்கள் நடைபெற்றன. மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் அனைவருக்கும் தெரியும். ‘ஊருக்கு இளைத்தவன் பிள்ளையார் கோயில் ஆண்டி’ என்று சொல்லுவதுபோல் யாருக்கு கோபம் வந்தாலும் பஸ், பஸ் டிரைவர், பஸ் கண்டக்டர் மீதுதான் தங்கள் கோபத்தைக் காட்டுவார்கள். இந்தச் சூழ்நிலையிலும், அந்த தொழிலாளர்களுக்கு நாம் நல்ல பஸ்களைக் கொடுக்க முடியாத சூழ்நிலையிலும் அவர்கள் திறமையாக, பொறுமையாக

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்] [1972 மார்ச் 28]

பணி புரிந்தார்கள் என்று சொல்லும்போது அவர்களுக்கு எவ்வளவு செய்தாலும் தரும் என்று இந்த நேரத்தில் எடுத்துச் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு எதிர்க்கட்சி உறுப்பினர்கள் பலரும் தொழிலாளர்களுக்கு நன்மை செய்ய வேண்டுமென்பதிலே ஒரே கருத்தை எடுத்துச் சொன்னதற்காக நன்றி செலுத்தக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அவர்களை அந்தத் தொழிலாளர்கள் சார்பில் ஒன்றே ஒன்று கேட்டுக்கொள்ள விரும்புகிறேன். எந்தப் பிரச்சினை வந்தாலும் சரி, வேலை நிறுத்தங்கள் நடந்தாலும் சரி, கூட்டுக் கவுன்சில் அமைத்தாலும் சரி, அது சம்பந்தப்பட்ட தொழிலாளர்களைத் தயவுசெய்து திசை திருப்பி, போக்குவரத்து தொழிலாளர்கள் பாதிக்கப்படும் அளவுக்கு எந்த இயக்கத்தையும் மேற்கொள்ள வேண்டாமென்ற அளவுக்கு மட்டும் எதிர்க்கட்சியைச் சார்ந்த தலைவர்களை அந்தத் தொழிலாளர்கள் சார்பில் கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அன்மையில் கோவையில் நடந்த வேலைநிறுத்தம் எப்படிப்பட்ட நிலைமையில் நடந்தது. சேரன் போக்குவரத்துக் கழகம் அன்றுதான் தொடங்கப்பட்டது. மார்ச் 1-ம் தேதி. அன்றே அந்தப் பஸ்களை ஓடவிடவில்லை. அதே நேரத்தில் கோணியம்மன் கோவில் உற்சவத்திற்கு வந்தவர்கள் போவதற்கு ஜீவிர முற்போக்காளர்கள் அனுமதித்தார்கள். ஆனால் நாட்டுடமைப் பேருந்துகளை ஓட்ட அனுமதிக்கவில்லை. முதல் நாள் வரையில் மகாலிங்கம் பணப்பெட்டிக்கு போகும் வரையில் யாருக்கும் கோபம் இல்லை. மாநில அரசின் பணப்பெட்டிக்கு வரும்போது பஸ்களை ஓட்ட யாரும் விடவில்லை. நாட்டுடமைத் திட்டத்தில் எந்தளவிற்கு அக்கறை காட்டுகிறார்கள் என்பதற்கு இது ஒரு எடுத்துக்காட்டு.

பாண்டியன் போக்குவரத்தில் இருபது பஸ்களின் மீது கல் எறிந்தார்கள். தனியார் பஸ்கள் இஷ்டப்படி ஓட முற்போக்கு சக்திகள் அதற்கு உறுதுணையாக இருந்தன என்ற செய்தி எனக்கு வேதனையை அளித்தது. தனியார் பேருந்துகளுக்காக வாதாடு



1972 மார்ச் 28] [திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

கிறவர்கள், முதலாளிகளுக்காக வாதாடுகிறவர்கள், அதற்காகப் பாடுபடுகிறவர்கள் இத்தகைய காரியங்களைச் செய்திருந்தால் வருத்தப்படவேவையில்லை.

**திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி :** கோவை நகரம் பூராவிலும் ஒரு பந்த் நடந்தது.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் நான் மதுரையைப் பற்றி இப்பொழுது பேசிக் கொண்டிருக்கிறேன். கோவை பற்றிச் சொன்னார்கள். கோணியம்மன் கோவிலுக்குக் கிடைத்த எக்செம்ஷன் சேரன் போக்குவரத்துக் கழகத்திற்குக் கிடைக்கவில்லை என்றுதான் சொன்னேன். தனியார் பஸ்கள் ஓடியதாகச் சொல்லவில்லை.

**திரு. ஏ. சுப்பிரமணியம் :** கோபத்தை பஸ்கள் மீது காட்டிக் கூடாது என்று சொல்லிவிட்டு பஸ்களை ஓட்டமுடியவில்லை என்று சொன்னார்கள். பஸ்கள் மீது தாக்குதல் கூடாது என்பதை ஆதரிக்கலாம். அன்று செய்தது தவறு என்பதுபோல் சொன்னார்கள். அந்தக் கருத்து கூடாது.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : எதற்காகச் சொன்னேன் என்றால் நானே தொழிற்சங்கத் தலைவராக இருந்து அந்தப் போராட்டத்தை நடத்தியிருந்தால் அரசாங்கப் பஸ்கள் ஓடவேண்டுமென்று தொழிலாளர்களுக்கு உத்தரவிட்டிருப்பேன். அது இயலாத காரியம் அல்ல. எடுத்துச் சொல்லும் விதத்தைப் பொறுத்திருக்கிறது. எந்தக் கலவரம் வந்தாலும் கிடைப்பது அரசாங்கப் பஸ்கள் என்ற உணர்வை மக்களிடமிருந்து மாற்றுவதற்கு அனைத்துக் கட்சித் தலைவர்களும் உதவி செய்வது என்பது அந்தப் போக்குவரத்துத் தொழிலாளர்களுக்குச் செய்யக்கூடிய சிறந்த நன்மையாகும்.

பல்லவா போக்குவரத்துக் கழகம் பொறுத்தவரையில் பிட்னஸ் சர்டிபிகேட் இல்லாமல் ஓடுகிறது என்று சொன்னார்கள். எல்லாப் பஸ்களும் தகுதிச் சான்றுடன் ஓடுகின்றன.

தனியார்த் துறை நிர்வாகம் பற்றி, எங்கேயோ டெம்பரரி பர்மிட் கொடுத்து டிபன்ஸ் பண்டிக்கு பணம் வாங்கியதாகச் சொன்னார்கள். தென் ஆற்காடு மாவட்டத்தைப் பொறுத்த

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்] [1972 மார்ச் 28]

வரையில் இல்லை என்று தெரிவிக்க விரும்புகிறேன். இதர மாவட்டங்களப்பற்றி எனக்குத் தகவல் இல்லை. எல்லையில் உயிரைக் கொடுக்கிற போர் வீரர்களைப் பெற்றிருக்கும் நம் நாட்டில் அப்படிப் பணம் கொடுக்கத் தயங்கும் ஒரு நிலையை நாம் தியாகம் செய்வதற்கு ஒரு சிறந்த எடுத்துக்காட்டாக இல்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புகிறேன்.

பல்வேறு கருத்துக்கள் எடுத்துச் சொல்லப்பட்டன. எதிர்க்கட்சித் தலைவர்கள் அனைவரும் கூறினார்கள். பல்வேறு போக்கு வரத்துக் கழகங்கள் பற்றி ஆய்வுகள் மேற்கொள்ளவேண்டும் என்று அண்மையில் ஒரு ஆலோசனைக் குழு அமைத்திருக்கிறோம். மாதந்தோறும் கலந்து பேசி கருத்துக்களை எடுத்துச் சொல்வதற்கும், நிறைவேற்றப்படுவதற்கும் நிறைய வாய்ப்புகள் உள்ளன. ஆகவே இங்கே மூன்று மாதங்களுக்கு ஒரு தடவை அந்த அறிக்கையை வைக்க வேண்டும் என்றில்லை. ஆகவே, கொடுக்கப்பட்டுள்ள வெட்டுத் தீர்மானங்களை எல்லாம் திரும்பப் பெற்றுக் கொண்டு கேட்கப்பட்டுள்ள தொகையை நிச்சயமாக அளிப்பார்கள் என்ற உறுதியோடு முடித்துக்கொள்கிறேன்.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : சென்ற ஆண்டே சொன்னேன். இந்த ஆண்டு குறிப்பிட்ட காலத்தில் கை எடுகள் கையில் கிடைக்க ஏற்பாடு செய்யப்படுமா? குறிப்பாக துரித போக்கு வரத்து பஸ்கள் பற்றி.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : டைமீட்டிங் அச்சடிக்கப்பட்டிருக்கிறது. கூடிய சீக்கிரத்தில் கிடைத்துவிடும்.

திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார் : ப்ரெஸ்மென்னுக்கு சலுகை கொடுக்கும் ஆலோசனை இலாகாவிடம் இருக்கிறதா? அதுபற்றி அனுதாபமாக சிந்திக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : எதிர்க்கட்சித் தலைவர் அவர்களைப்போலவே எனக்கும் அதில் அக்கறையிருக்கிறது. கூடியசீக்கிரத்தில் ஆலோசனை செய்யப்படும்.

திரு. ஏ. சுப்பிரமணியம் : டிரான்ஸ்போர்ட் அட்வைசரி போர்டு போட்டு ஒரு ஆண்டு ஆகிறது. அந்த போர்ட் இதுவரை கூடியதாகத் தெரியவில்லை. அதைத் துரிதமாக இயக்க வழி செய்யவேண்டும்.



1972 மார்ச் 28]

**மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் :** வருகிற மே மாதத்தில் கூட்டிக் கொள்ளலாம்.

**மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் :** விவாதம் முடிவுற்றது.

டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே அவர்களும், திரு. செளடி சுந்தர பாரதி அவர்களும், திரு. கே. எ. வகாப் அவர்களும் தங்களது இருப்பிடங்களில் இல்லையாதலால் நிதிக் கோரிக்கை எண். “2-க் கான அவர்களது வெட்டுத் தீர்மானங்கள் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ளப்பட்டவையாக கருதப்பட்டன.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ், திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி ஆகியோரது வெட்டுத் தீர்மானங்கள், பேரவையின் அனுமதியுடன், திரும்பப் பெறப்பட்டன.

**மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் :** பேரவையின் முன்னுள்ள கேள்வி—“நிதிக் கோரிக்கை எண். 2—மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள்—நிர்வாகம் என்ற தலைப்பின்கீழ் ரூ. 52,63,100-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்படவேண்டும்.”

நிதிக் கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டு, கோரிய தொகை வழங்கப்பட்டது.

டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே அவர்கள் அவரது இருப்பிடத்தில் இல்லையாதலால் நிதிக் கோரிக்கை எண். 30-க்கான அவரது வெட்டுத்தீர்மானம் திரும்பப் பெற்றுக்கொள்ளப்பட்டதாகக் பெறப்பட்டன.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி, திரு. ஏ. சுவாமிதாஸ் ஆகியோரது வெட்டுத் தீர்மானங்கள், பேரவையின் அனுமதியுடன், திரும்பப் பெறப்பட்டன.

**மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் :** பேரவையின் முன்னுள்ள கேள்வி “நிதிக் கோரிக்கை எண் 30—சாலைப்போக்குவரத்துத் திட்டங்கள் என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூ. 10,46,10,200-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்”.

நிதிக்கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்குவிடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டு கோரிய தொகை வழங்கப்பட்டது.

[பேரவைத் தலைவர்]

[1972 மார்ச் 28]

டாக்டர் எச். வி. ஹாண்டே அவர்கள் இருப்பிடத்தில் இல்லை யாதலால் நிதிக்கோரிக்கை எண். 43-க்கான அவரது வெட்டுத் தீர்மானம் திரும்பப்பெற்றுக் கொள்ளப்பட்டதாகக் கருதப்பட்டது.

திரு. ஜேம்ஸ், திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி ஆகியோரது வெட்டுத் தீர்மானங்கள் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப் பெறப்பட்டன.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பேரவையின் முன்னுள்ள கேள்வி—

“நிதிக்கோரிக்கை எண் 43—சாலைப் போக்குவரத்துத் திட்டங்களுக்கான மூலதனச் செலவு என்ற தலைப்பின் கீழ் ரூபாய் 2,26,61,000-க்கு மேற்படாத தொகை அரசுக்கு வழங்கப்பட வேண்டும்”.

நிதிக்கோரிக்கை பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டு, கோரிய தொகை வழங்கப்பட்டது.

(7) அறிவிப்பு.

தமிழ்நாடு 1972-ம் ஆண்டு நிதி ஒதுக்க சட்ட முன்வடிவு.

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: பேரவைக்கு ஓர் அறிவிப்பு. தமிழ் நாடு 1972-ம் ஆண்டு நிதி ஒதுக்க சட்ட முன்வடிவை பேரவையில் அறிமுகம் செய்வதற்கும், ஆய்வுக்கு எடுத்துக் கொள்வதற்கும் ஆளுநர் அவர்கள் தமது இசைவைத் தெரிவித்துள்ளார்கள்.

(5) அரசினர் சட்ட முன்வடிவுகள்—தொடர்ச்சி.

தமிழ்நாடு 1972-ம் ஆண்டு நிதி ஒதுக்க சட்ட முன்வடிவு.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா: தலைவர் அவர்களே, தமிழ்நாடு 1972-ம் ஆண்டு நிதி ஒதுக்க சட்ட முன்வடிவை பேரவையின் முன் அறிமுகம் செய்ய அனுமதி கோருகிறேன்.

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டு, அனுமதி வழங்கப்பட்டது.

மாண்புமிகு திரு. எஸ். ஜே. சாதிக் பாட்சா: இச்சட்ட முன்வடிவை அறிமுகம் செய்கிறேன்.



1972 மார்ச் 28]

மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர்: இச் சட்ட முன்வடிவு அறிமுகம் செய்யப்படுகிறது.

பேரவையின் இன்றைய அலுவல்கள் இத்துடன் முடிவுற்று, பேரவை மீண்டும் நாளை காலை 9 மணி அளவில் கூடும்.

பின்னர் பேரவை ஒத்திவைக்கப்பட்டது.

### (8) பேரவை முன் வைக்கப்பட்ட ஏடுகள்

A—Nil.

B. Reports, Notifications and other papers.

@ 138. Note on Demand No. 9-A—Administration of the Tamil Nadu Hindu Religious and Charitable Endowments Act, 1959 (English and Tamil).

@ 139. Policy note on 'Fisheries' in Tamil Nadu. (Tamil).

@ 140. Note on Demand No. 18—Animal Husbandry 1972-73. (English and Tamil).

@ 141. A review on the Nationalised Transport in Tamil Nadu 1971-72 (English and Tamil).

£ 142. Speech of Hon. Dr. M. Karunanidhi, Chief Minister, presenting the Final Supplementary Estimates for the year 1971-72. (English and Tamil).

£ 143. Demands for grants for further expenditure and Detailed Supplementary Estimates thereof for the year 1971-72. (English and Tamil).

£ 144. Notice of Demands for further grants during the year 1971-72 (English and Tamil).

145. Commercial Budget of the State Transport Department, 1972-73.

& 146. A review on the Road Transport in Tamil Nadu 1971-72. (English and Tamil).

@ Despatched to Members on 25-3-1972.

£ Laid on the Table of the House on 27th March 1972.

& Despatched to Members on 27th March 1972.

[1972 மார்ச் 28]

## இணைப்பு I

[397-ம் பக்கத்தில் 757-ஆம் எண்ணுள்ள வெள்ளிக் குறியிட்ட வினாவிற்குரிய விடையைக் காண்க.]

மதுரை மாவட்டத்தில் கவனத்திலிருக்கும் நீர்த்தேக்கத் திட்டங்களின் விபரம் கீழே கொடுக்கப்படுகிறது:—

(அ) மைய அரசு நீர் மின் திட்ட ஆணைக் குழுவின் கவனத்திலுள்ள திட்டங்கள்—

பெரியாறு முன்னேற்றத் திட்டம்.

(ஆ) அரசின் கவனத்திலுள்ள திட்டங்கள்—

பெரியகுளம் தாலுக்காவில் வராக நதியில் குறுக்கே (சோத்துப்பாறை) ஓர் நீர்த்தேக்கம் அமைத்தல்.

(இ) புலனாய்வி லுள்ள திட்டங்கள்—

(1) வேதசாத்தூர் தாலுக்காவில், அழகாபுரி கிராமத்திற்கருகில் கோடகரை நீர்த்தேக்கத் திட்டம்.

(2) திருமங்கலம் தாலுக்காவில், தங்கலச்சேரி கிராமத்திற்கருகில் கவுண்டா நதி நீர்த்தேக்கத் திட்டம்.

(3) பெரியகுளம் தாலுக்காவில் கல்லாரின் குறுக்கே குதிரயார் நீர்த்தேக்கத் திட்டம்.

(4) பெரியகுளம் தாலுக்காவில் கல்லாரின் குறுக்கே குப்பாம்பாறை நீர்த்தேக்கத் திட்டம்.

(5) மேலூர் தாலுக்காவில் நத்தம் கிராமத்திற்கருகில் திருமணிமுத்தூர் நீர்த்தேக்கத் திட்டம்.

(6) பழனி தாலுக்காவில் ஆயக்குடி கிராமத்திற்கருகில் வரதாமாநதி நீர்த்தேக்கத்திட்டம்.

(7) உத்தம்பாளையம் தாலுக்காவில் ஆனமலையன்பட்டி கிராமத்திற்கருகில் வரட்டாரின் குறுக்கே நீர்த்தேக்கம் அமைத்தல்.